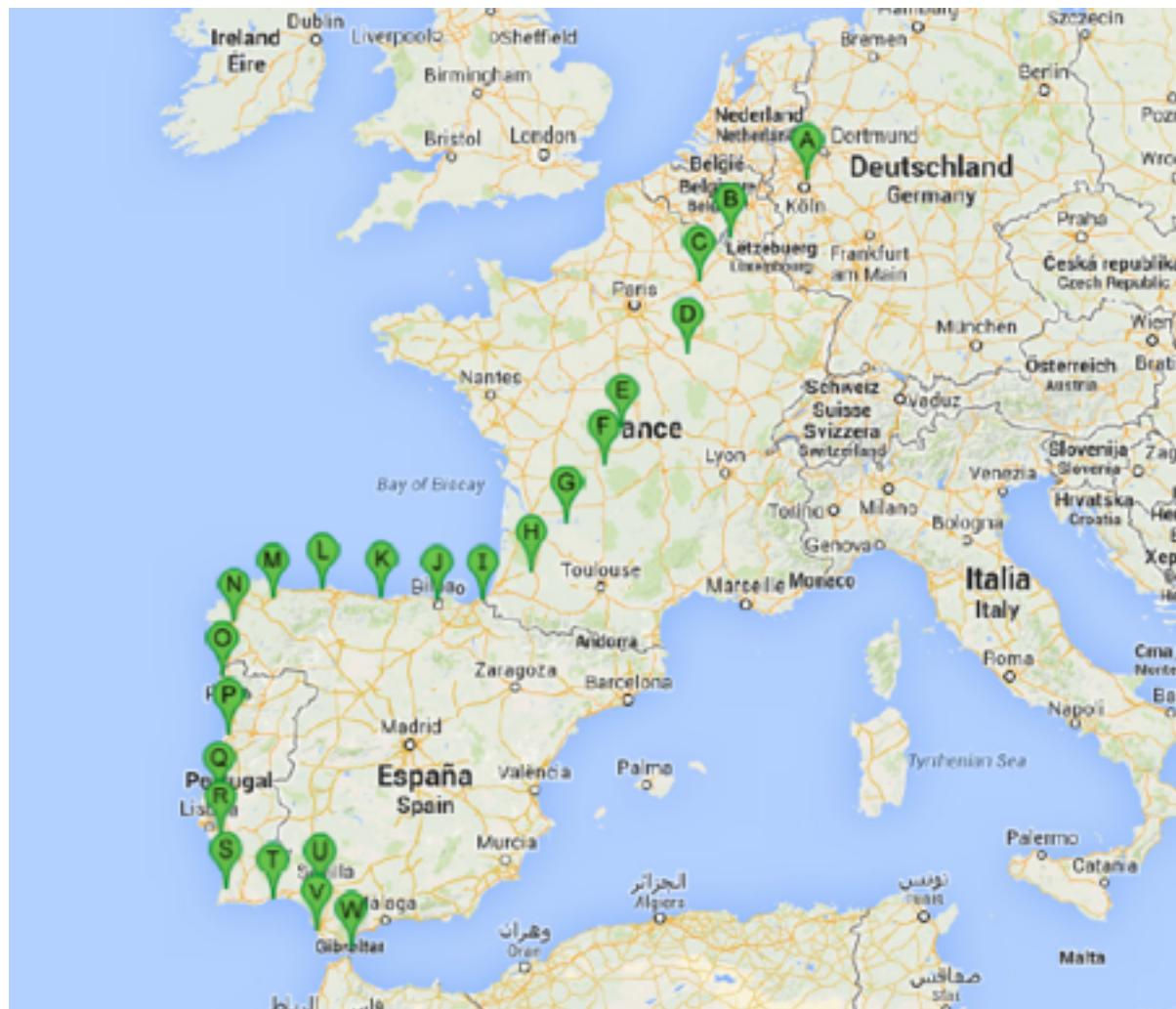


Abschlußbericht

Projekt Iberia 2014

Projektaufzeit:

14.06.2014 – 26.07.2014



Bearbeiter:

H.-B. Rombrecht

Leverkusen, 15.9.2014

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	2
1.1. Aufgabenstellung und Zielsetzung	5
1.2. Untersuchte Alternativen	5
2. Meilensteine	5
2.1. Leverkusen – Bourseigne-Vieille.....	253 km
.....	5
2.2. Bourseigne-Vieille - Reims.....	137 km
.....	8
2.3. Reims – Saint Florentin	181 km
.....	11
2.4. Saint Florentin – La Châtre.....	243 km
.....	14
2.5. La Châtre – Le Châtenet-en-Dognon.....	118 km
.....	15
2.6. Le Châtenet-en-Dognon – Bergerac	182 km
.....	15
2.7. Bergerac – Mont-de-Marsan	169 km
.....	17
2.8. Mont-de-Marsan - Irún.....	163 km
.....	19
2.9. Irún - Portugalete	164 km
.....	22
2.10. Portugalete – Colombres.....	172 km
.....	27
2.11. Colombres – Muros de Nalón	168 km
.....	27
2.12. Muros de Nalón - Abadín.....	160 km
.....	29
2.13. Abadín – Santiago de Compostela.....	123 km
.....	29
2.14. Santiago de Compostela – Vila Praia de Âncora	167 km
.....	34
2.15. Vila Praia de Âncora	– Aveiro
.....	170 km
.....	37
2.16. Aveiro – Rio Maior	172 km
.....	40
2.17. Rio Maior – Setúbal	125 km
.....	40
2.18. Setúbal – Odeceixe	149 km
.....	44
2.19. Odeceixe – Monte Gordo	215 km
.....	46
2.20. Monte Gordo – Sanlúcar la Mayor	135 km
.....	48
2.21. Sanlúcar la Mayor – Cádiz.....	150 km
.....	50
2.22. Cádiz – Gibraltar.....	151 km
.....	52

2.23.Gibraltar – Nerja	191 km	58
2.24.Nerja – Roquetas	155 km	60
2.25.Roquetas – Mojácar Playa	143 km	65
2.26.Mojácar Playa – Orihuela	171 km	71
2.27.Orihuela – Tavernes Platja	203 km	74
2.28.Tavernes Platja – Torreblanca	76	167 km
2.29.Torreblanca – Salou	151 km	78
2.30.Salou – Barcelona	128 km	81
2.31.Barcelona – La Seu d’Urgell	189 km	86
2.32.La Seu d’Urgell – Nailloux	183 km	90
2.33.Nailloux – La Fouillade	138 km	94
2.34.La Fouillade – St. Jacques des Blats	95	151 km
2.35.St. Jacques des Blats – Ris-Gare	96	164 km
2.36.Ris-Gare – Autun	162 km	99
2.37.Autun – Langres	162 km	99
2.38.Langres – Pagny-sur-Moselle	100	153 km
2.39.Pagny-sur-Moselle – Wintrich	101	190 km
2.40.Wintrich – Leverkusen	250 km	105
3.Fähren, Flugzeug und Unterkunft	107	
4.Weitere Aspekte	111	
4.1.Planung und Orientierung	111	
4.2.Technik und Ausrüstung	111	
4.3.Gesundheit und Kondition	111	
4.4.Wetter	112	
4.5.Länderspezifische Anmerkungen	112	
5.Ausblick	113	
6.Entfernungen und Zeiten	114	

Einleitung

Iberia 2014		Entfernung	Summierung
		[km]	[km]
Sa.	14.06.2014 Leverkusen - Gedinne	220	220
So	15.06.2014 Gedinne - Sézanne	190	410
Mo	16.06.2014 Sézanne - Orléans	180	590
Di	17.06.2014 Orléans		590
Mi	18.06.2014 Orléans - Poitiers	210	800
Do	19.06.2014 Poitiers - Montendre	175	975
Fr	20.06.2014 Montendre - Mont-de-Marsan	180	1.155
Sa	21.06.2014 Mont-de-Marsan - Zarautz	180	1.335
So	22.06.2014 Zarautz - Laredo	142	1.477
Mo	23.06.2014 Laredo - Ribadesella	180	1.657
Di	24.06.2014 Ribadesella - Luarca	161	1.818
Mi	25.06.2014 Luarca - Ferrol	213	2.031
Do	26.06.2014 Ferrol - Fisterra	165	2.196
Fr	27.06.2014 Fisterra - Vigo	150	2.346
Sa	28.06.2014 Vigo - Porto	153	2.499
So	29.06.2014 Porto - Pombal	161	2.660
Mo	30.06.2014 Pombal - Sintra	182	2.842
Di	01.07.2014 Sintra - Porto Covo	158	3.000
Mi	02.07.2014 Porto Covo - Albufeira	180	3.180
Do	03.07.2014 Albufeira - Matalascañas	185	3.365
Fr	04.07.2014 Matalascañas - Cádiz	205	3.570
Sa	05.07.2014 Cádiz		3.570
So	06.07.2014 Cádiz - Gibraltar	175	3.745
Mo	07.07.2014 Gibraltar - Torre del Mar	170	3.915
Di	08.07.2014 Torre del Mar - Roquetas de M	178	4.093
Mi	09.07.2014 Roquetas de Mar - Águilas	167	4.260
Do	10.07.2014 Águilas - Alicante	175	4.435
Fr	11.07.2014 Alicante - Cullera	175	4.610
Sa	12.07.2014 Cullera - Peníscola	171	4.781
So	13.07.2014 Peníscola - Salou	126	4.907
Mo	14.07.2014 Salou - Barcelona	105	5.012
Di	15.07.2014 Barcelona		5.012
Mi	16.07.2014 Barcelona		5.012
Do	17.07.2014 Barcelona - La Seu d'Urgell	200	5.212
Fr	18.07.2014 La Seu d'Urgell - Saverdun	160	5.372
Sa	19.07.2014 Saverdun - Naucelle	160	5.532
So	20.07.2014 Naucelle - Le Puy-en-Velay	210	5.742
Mo	21.07.2014 Le Puy-en-Velay - Roanne	150	5.892
Di	22.07.2014 Roanne - Chalon-sur-Saône	130	6.022
Mi	23.07.2014 Chalon-sur-Saône - Langres	140	6.162
Do	24.07.2014 Langres - Lunéville	140	6.302
Fr	25.07.2014 Lunéville - Sarrebourg	154	6.456
Sa	26.07.2014 Sarrebourg - Saarburg	160	6.616
So	27.07.2014 Saarburg - Leverkusen	220	6.836
		6.836	6.836

Abbildung 1: Vorplanung der Tour

Zur Auswahl standen letztes Jahr die Krim und Spanien als Ziel. Aufgrund der geopolitischen Entwicklungen fällt die Krim nun wohl doch für längere Zeit aus. Die Wahl war daher nicht mehr schwer.

Die Tour mußte in 6 Wochen durchgeführt werden, weil bei Lanxess Urlaub aus dem Vorjahr nur bis zum 31. März genommen werden darf. In diesem Punkt hat es der öffentliche Dienst besser, der Urlaub ist dort nämlich bis Ende September des Folgejahres zu nehmen, was wesentlich mehr Spielraum läßt.

1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

Nach zahlreichen Voruntersuchungen mit Google Maps wurde eine sehr grobe Ablaufplanung (siehe Abbildung 1) erstellt, die nur zur Orientierung dient. Wie man erkennt, sind einige Etappen recht lang und andere eher kurz. Da Radwege meistens nicht die kürzesten sind, sollte hier pauschal mit einem Mehraufwand von 10% zu rechnen sein, die auch teilweise schon eingefügt sind.

Grundlage waren die Erfahrungen aus den vorangegangenen Projekten D-2006, PL-2007, Ostsee 2008, Nordsee 2009, TdF 2010, Alpen 2011, Kurztour 2012 sowie Balkan 2013.

Die technischen Daten der jeweiligen Etappen sind im Anhang dargestellt.

2. Untersuchte Alternativen

Die Konzeption der Balkantour 2014 war natürlich, wie man/frau heutzutage zu sagen pflegt, alternativlos. Trotzdem sind einige Alternativen betrachtet worden.

Eine Möglichkeit ist der Sommerschlaf. Gipsy, ein Cottbuser Jungkater, zeigt, wie so ein Urlaub aussieht (Abbildung 2).

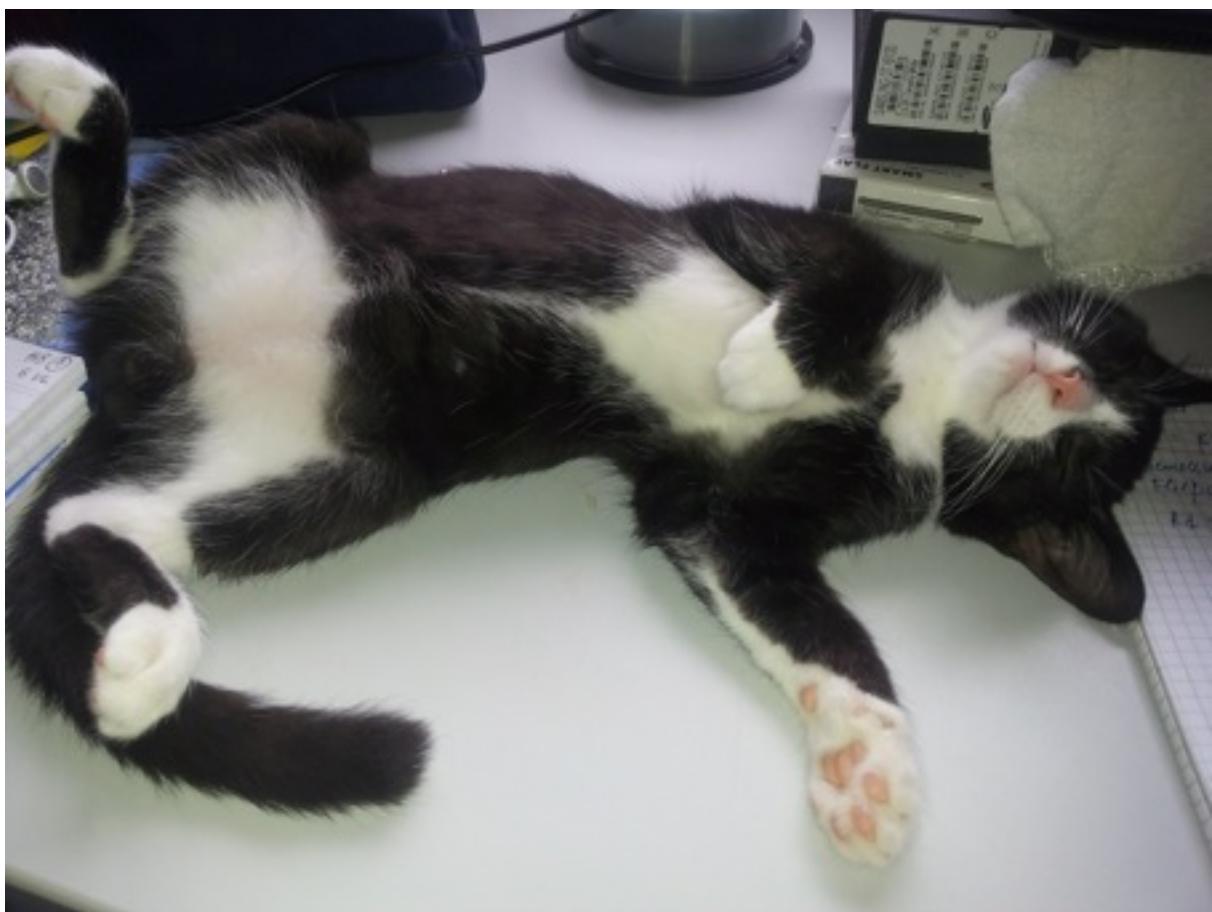


Abbildung 2: Untersuchte Alternative: Sommerschlaf - Erholung pur

2. Meilensteine

2.1. Leverkusen – Bourseigne-Vieille

253 km

Erster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Leverkusen - Bourseigne-Vieille.

Beginn der Etappe: 14.06.14 um 4.25 h

Ganztägig bedeckt, 16 °C, Nord-Wind

Streckenführung Leverkusen - Bourseigne-Vieille:

Leverkusen – Niederaußem – Niederempt – Jülich – Aachen – Verviers – Durbuy – Rochefort – Lavaux-Sainte-Anne – Froidfontaine – Gedinne – Bourseigne-Vieille

Das Wetter hätte natürlich etwas freundlicher sein können. Wenigstens hat es nicht geregnet. Nach der Durchquerung des Rheinischen Braunkohlereviers kommt man über Aachen in die Ardennen. Eine hübsche, aber auch sehr bergige Gegend.

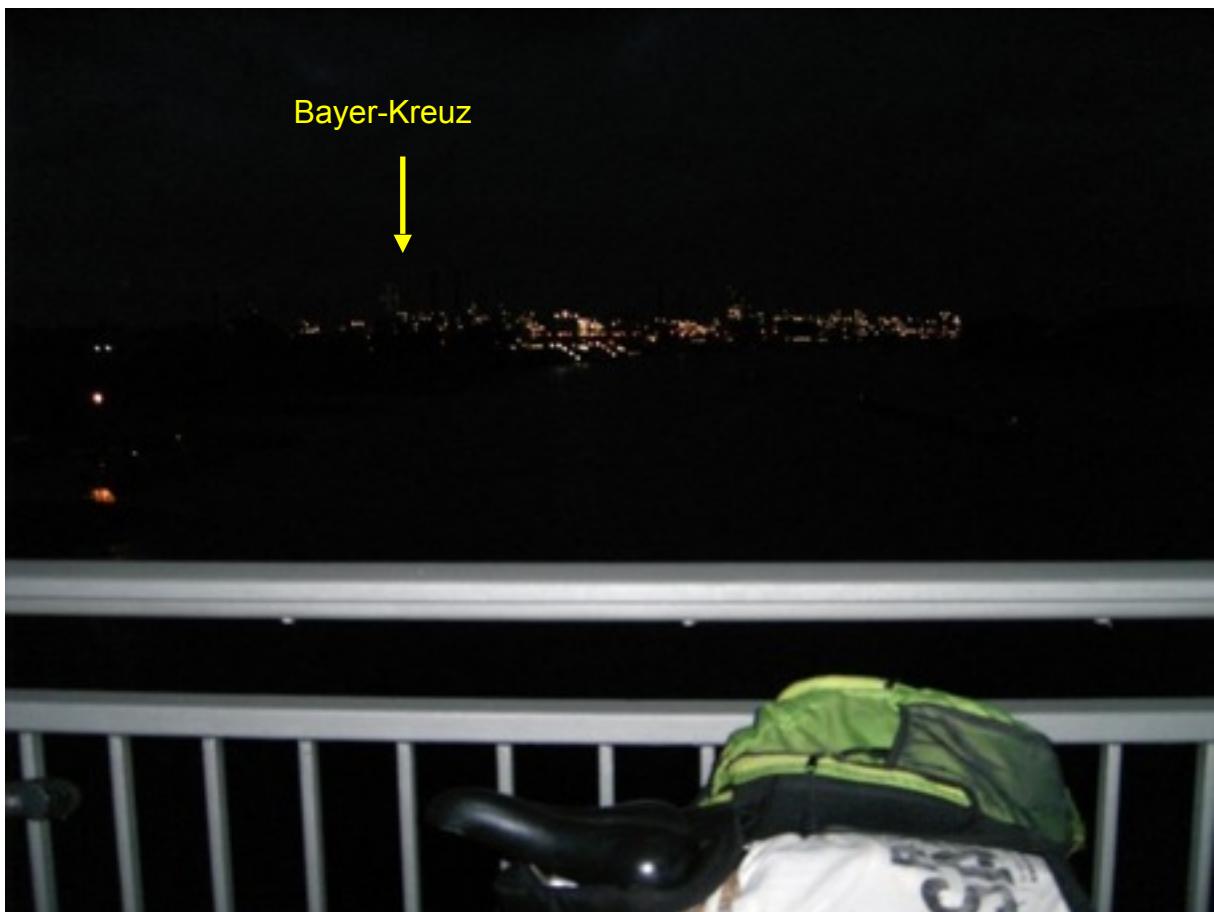


Abbildung 3: Leverkusen – der Chemiepark vom Rhein aus gesehen

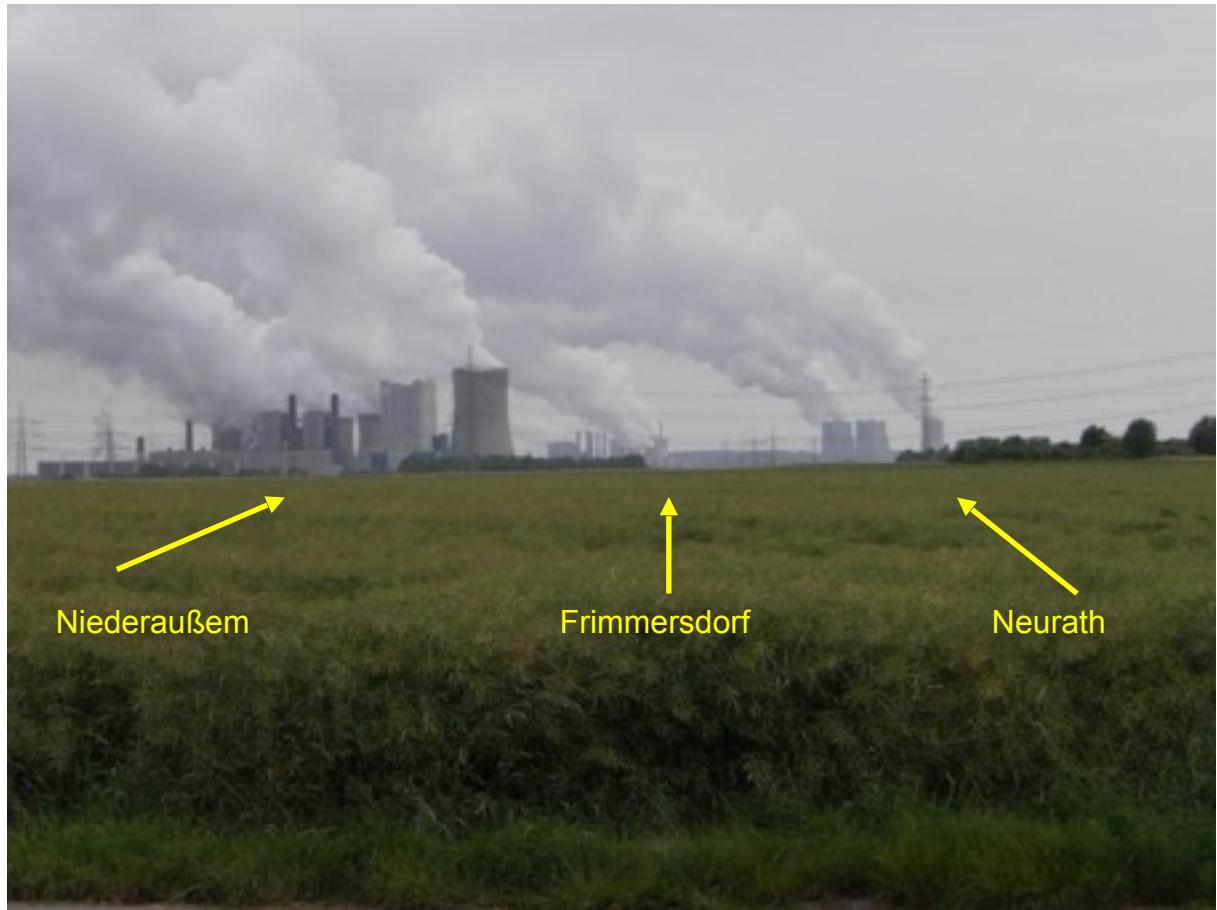


Abbildung 4: Rheinisches Revier – hier stehen die modernsten Braunkohlekraftwerke der Welt...



Abbildung 5: ... und die Abraumhalde wird dann Sophienhöhe genannt.



Abbildung 6: Kelmis - zunächst geht es durch Belgien

2.2.Bourseigne-Vieille - Reims

137 km

Zweiter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Bourseigne-Vieille - Reims.

Beginn der Etappe: 15.06.14 um 6.35 h

Bei Abfahrt bedeckt 13 °C, ab 9.00 überwiegend sonnig, 21 °C, ganztägig frischer Nordwest-Wind



Abbildung 7 : Linchamps – hier beginnt der Transit durch Frankreich



Abbildung 8: Bogny-sur-Meuse – erster Blick auf die Maas

Zwischen Joigny-sur-Meuse und Charlesville-Mézières muß man erstmal einen Paß überqueren, wenn man nicht den Umweg über Monthermé fahren möchte. Der Maasradweg ist bei Charlesville-Mézières recht gut. Südwestlich wird die Gegend dann sehr hügelig. Die Straßen gehen bis Faissault immer hoch und runter. Danach wird die Gegend etwas flacher, die Straße wird zweispurig, hat aber keinen Randstreifen. Dafür gibt es teilweise einen parallelen Feldweg, der aber nicht immer asphaltiert ist. Es war nicht sehr warm, aber die Sonne hat richtig gebrannt. Obwohl der Wind sehr günstig war, bin ich an dem Tag einfach nicht vorangekommen.

Da Reims in der Champagne liegt, gibt es neben der Kathedrale viele Champagnerläden. Die teuerste Flasche wurde für ca. 3.000 Euro angeboten. Sie hatte aber auch 12 L Inhalt...

Streckenführung Bourseigne-Vieille – Reims:

Bourseigne-Vieille – Les-Hautes-Rivieres – Charlesville-Mézières – Launois – Rethel – Reims



Abbildung 9: Reims – und seine berühmte Kathedrale

2.3.Reims – Saint Florentin

181 km

Dritter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Reims - Saint Florentin.

Beginn der Etappe: 16.06.14 um 6.50 h

Bei Abfahrt 14 °C, wolkenlos, Nord-Ost-Wind, mittags sonnig 22 °C, Nord-Wind, abends überwiegend bewölkt, 23 °C, Nord-West-Wind

Zwischen Reims und Épernay ist erstmal wieder ein Höhenzug zu überqueren. Zwischen Épernay und Vertus liegen die bekannten Champagneranbaugebiete. Dort ist alles touristisch gut erschlossen. Zwischen Vertus und der Seine gibt es dann nur noch Monokulturen. Die Gegend sieht so trostlos aus wie die Picardie. Es gibt einen Radweg am Seine-Seitenkanal bis Troyes.

Streckenführung Reims - Saint Florentin:

Reims – Épernay – Fère-Champenoise – Plancy-l'Abbaye – Méry-sur-Seine – Troyes– Saint Florentin (Vergigny)



Abbildung 10: Cramant – ein originelles Ortseingangsschild



Abbildung 11: Plancy-l'Abbaye... hier kann man doch einmal Pause machen...



Abbildung 12: Méry-sur-Seine – hier gibt es nichts als Monokulturen und Windräder

2.4.Saint Florentin – La Châtre

243 km

Vierter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Saint Florentin - La Châtre.

Beginn der Etappe: 17.06.14 um 6.15 h

Bei Abfahrt 14 °C, bis 12.00 h bewölkt, Nord-Wind, mittags 17 °C, frischer Nord-Wind, abends 22 °C

Um Auxerre herum gibt es wieder etwas Wald, keine Monokulturen mehr. Dafür gibt es dann wieder viele Hügel zwischen Auxerre und Cosne-sur-Loire. Wenn man einen kleinen Umweg über Saint-Bouize und Vinon nimmt, spart man sich wenigstens einen Hügel westlich der Loire. Danach ist bis La Châtre nur noch flache Gegend. Da der Wind günstig war und es in La Châtre eine Jugendherberge geben sollte, bot es sich an, hier etwas länger in die Pedale zu treten.

Streckenführung Saint Florentin - La Châtre:

Saint Florentin – Auxerre – Toucy – Cosne-sur-Loire – Saint-Bouize – Vinon – Avord – Levet – La Châtre

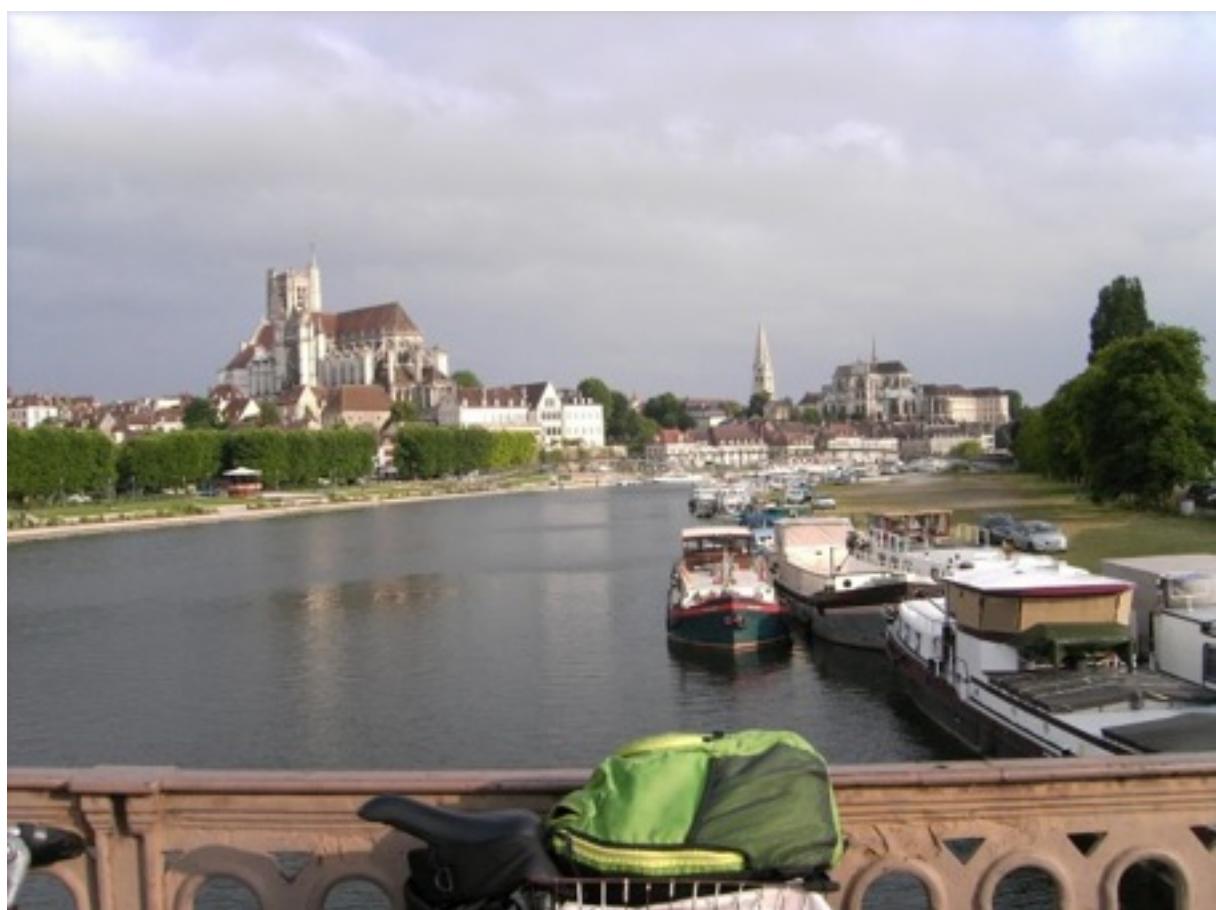


Abbildung 13: Auxerre – und seine Skyline



Abbildung 14: Auxerre – auch hier finden sich die seltsamen normannischen Fachwerkhäuser

2.5.La Châtre – Le Châtenet-en-Dognon

118 km

Fünfter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe La Châtre - Le Châtenet-en-Dognon.

Beginn der Etappe: 18.06.14 um 7.45 h

Bei Abfahrt 15 °C, windstill, bewölkt, ab 11.00 h teilweise sonnig, 22 °C, abends frischer Nord-Wind, nach Ankunft Regen

Bis Guéret gibt es einige Hügel. Südlich von Guéret wird es aber richtig bergig. Die D940a fährt sich sehr angenehm, sie ist auch als touristische Straße ausgeschildert. Wenig Verkehr, hübsche Gegend, viele Schluchten (gorges de Taurion). Insgesamt bin ich an dem Tag wieder kaum vorangekommen. Wenigstens hat es erst zu regnen angefangen, als ich bereits in Sicherheit war.

Streckenführung La Châtre - Le Châtenet-en-Dognon:

La Châtre – Guéret – Bonneville – Sauviat – Le Châtenet-en-Dognon (La Gasnerie)

2.6.Le Châtenet-en-Dognon – Bergerac

182 km

Sechster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Le Châtenet-en-Dognon - Bergerac.

Beginn der Etappe: 19.06.14 um 6.50 h

Bei Abfahrt 12 °C, wolkenlos, danach 1 h Nebel im Tal, mittags 29 °C, leichter Nord-Wind, sonnig, abends Nord-Wind



Abbildung 15: La Gasnerie - gleich geht es in den Nebel hinunter



Abbildung 16: Limoges – im Nebel

Zunächst schien die Sonne, dann ging es aber ins Tal, wo es noch über eine Stunde neblig war. Über viele Hügel ging es dann weiter nach Süden durch eine hübsche Gegend über Périgueux nach Bergerac.

Streckenführung Le Châtenet-en-Dognon - Bergerac:

Le Châtenet-en-Dognon – St. Martin Terresus – Limoges – Burgnac – La Coquille – Périgueux – Vergt – Bergerac

2.7. Bergerac – Mont-de-Marsan

169 km

Siebter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Bergerac - Mont-de-Marsan.

Beginn der Etappe: 20.06.14 um 6.10 h

Bei Abfahrt 16 °C, mittags 33 °C, ganztägig sonnig, leichter Nord-Ost-Wind

Südlich von Bergerac sieht die Landschaft bereits mediterran aus. Bis zur Garonne sind noch einige Hügel zu überqueren. Nach Cap du Bosc beginnt dann der endlose Kiefernwald der Gascogne. Die Gegend ist flach und sandig wie Brandenburg. Insgesamt einer der heißesten Tage der Reise.

Streckenführung Bergerac - Mont-de-Marsan:

Bergerac – Seyches – Aiguillon – Houeillès – Mont-de-Marsan



Abbildung 17: Gontaud-de-Nogaret – so kann man ein Carport natürlich auch gestalten...



Abbildung 18: Tonneins – die ewig langen und hohen Platanenalleen machen schon etwas her.



Abbildung 19: südwestlich von Damazan – hier sieht alles aus wie in Brandenburg

2.8. Mont-de Marsan - Irún

163 km

Achter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Mont-de Marsan- Irún.



Abbildung 20: Dax – hier verläuft der Küsten-Jakobsweg. Interessante Aufhängung der Oberleitungen!



Abbildung 21: Dax – gibt es nicht nur in Frankfurt sondern auch in Frankreich



Abbildung 22: Bayonne – der Atlantik ist schon ganz nah!



Abbildung 23: Bidart – erster Blick auf den Atlantik



Abbildung 24: Irún – endlich wieder in Spanien

Beginn der Etappe: 21.06.14 um 6.30 h

Bei Abfahrt 20 °C, bewölkt, windstill, ab 9.00 h sonnig, mittags 28 °C, Nord-Wind

Bis Dax ist die Gegend noch recht eben. Dann wird es bis Bayonne recht hügelig, und bis Irún läuft die Straße dann am Atlantik über die Hügel der Küstenstraße. Der kalte Wind des Atlantiks ist deutlich zu spüren.

Streckenführung Mont-de Marsan - Irún:

Mont-de Marsan – Dax – Port-de-Lanne – Bayonne – Irún

2.9.Irún - Portugalete

164 km

Neunter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Irún - Portugalete.

Beginn der Etappe: 22.06.14 um 6.15 h

Bei Abfahrt 20 °C, sehr bedeckt, windstill, mittags Nord-Wind, sonnig, 25 °C, abends West-Wind



Abbildung 25: Irún – in der Jugendherberge gibt man sich Mühe (man hätte den Kühlschrank aber auch anstellen können...)



Abbildung 26: San Sebastián – die weltberühmte Concha



Abbildung 27: Bilbao – das Guggenheim-Museum ist nicht mehr weit weg...



Abbildung 28: Bilbao – , aber zunächst mal die berühmte weiße Brücke (Zubizuri)



Abbildung 29: Bilbao – das Guggenheim-Museum



Abbildung 30: Areeta – hier wird die beste Margarine Spaniens hergestellt!



Abbildung 31: Areeta-Portugalete – die berühmte Hängebrücke verbindet hier beide Ufer

Bei Abfahrt waren die Straßen voll junger Leute, es muß wohl irgendein Feiertag gewesen sein, wo durchgesoffen wurde. Der Weg nach San Sebastián war nicht so leicht zu finden. Danach ist es ganz einfach. Immer der Nationalstraße N 634 folgen und später der N 632! Die Straße verläuft in den Bergen, zwei Pässen mit ca. 300 m Höhe sind zu überqueren.

Bilbao macht den interessanten Wandel einer Industriestadt durch. Die Werftanlagen werden nach und nach demontiert und Uferpromenaden errichtet. Die Margarinefabrik in Areeta ist auch noch aktiv (die Raffinerie riecht man noch deutlich).

Von Areeta nach Portugalete nimmt man dann die berühmte Hängebrückefähre. Solche Brücken gibt es in Europa nur noch in Middlesborough (siehe Nordsee 2009) und Rochefort (siehe Tor de France 2010).

Streckenführung Irún - Portugalete:

Irún – San Sebastián – Orio – Deba – Ermua – Bilbao – Areeta – Portugalete

2.10. Portugalete – Colombres

172 km

Zehnter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Portugalete - Colombres.

Beginn der Etappe: 23.06.14 um 6.30 h

Bei Abfahrt wolkig, 20 °C, windstill, ab 9.00 h sonnig, wechselnder Wind, mittags 27 °C, ab 14.00 h wolkig, 22 °C, gegen 18.00 h, kurzer Nieselregen



Abbildung 32: Pomaluengo – aus unbrauchbaren Eisenbahntrassen werden sinnvolle Radwege gemacht. Hundert Meter nach dem Schild endet der Radweg, weil eine Autobahn gebaut wird...

Diese Etappe war auch sehr hügelig. Besonders die Steigung zwischen Ontón und Castro Urdiales hat es in sich.

Streckenführung Portugalete - Colombres:

Portugalete – Laredo – Solares – Castañedo – Cabezón de la Sal – Unquera – Pedral de Colombres

2.11. Colombres – Muros de Nalón

168 km

Elfter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Colombres - Muros de Nalón.



Abbildung 33: Ribadesella – ähnelt etwas der sächsischen Schweiz...



Abbildung 34: Villaviciosa – die gleichen Speicher wie in der Schweiz (siehe auch: Alpen 2011)

Beginn der Etappe: 24.06.14 um 6.40 h

Bei Abfahrt 18 °C, bedeckt, mittags 25 °C, ab 16 h etwas Sonne

Streckenführung Colombres - Muros de Nalón:

Colombres – Ribadesella – El Pedroso – Gijón – Avilés – Muros de Nalón

2.12. Muros de Nalón - Abadín

160 km

Zwölfter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Muros de Nalón - Abadín.

Beginn der Etappe: 25.06.14 um 6.35 h

Bei Abfahrt 18 °C, bedeckt, von 7.00 h – 8.00 h Nieselregen, mittags 19 °C, wolkig, leichter Nord-Wind, ab 16.00 h teilweise sonnig, 22 °C

Bis Navia gibt es wieder viele Steigungen. Die Autobahnbrücke von Ribadeo hat ausnahmsweise sogar eine (wenn auch sehr enge) Fahrradspur. Nervig ist dann besonders der Hügel zwischen Lourenzá und Mondoñedo. Geschickter ist hier wahrscheinlich ein kurzer Umweg über Santo André. Von Mondoñedo aus steigt man dann ins galizische Hochland auf. Dank der Autobahn ist auf den Straßen wenig los, man sieht nur viele Pilger.

Streckenführung Muros de Nalón - Abadín:

Muros de Nalón – Luarca – Ribadeo – Mondoñedo – Abadín



Abbildung 35: Novellana – ...gibt es aber auch in der Spielplatzvariante

2.13. Abadín – Santiago de Compostela

123 km

Dreizehnter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Abadín - Santiago de Compostela.

Beginn der Etappe: 26.06.14 um 6.50 h

Bei Abfahrt 12 °C, bedeckt, windstill, mittags 20 °C, zeitweise Süd-West-Wind, unangenehm kalt

Die Steigungen sind hier sehr langgezogen, so daß man sie nicht sofort sieht, aber doch merkt. Die Gegend besteht fast nur aus Wiesen und Eukalyptuswäldern. Irgendwie langweilig, die Gegend ist auch sehr tot. Es ist nicht verwunderlich, daß man in Galizien sogar ganze Dörfer kaufen kann. Zwischen Guitiriz und Santiago gibt es keine Autobahn, daher ist dort das Verkehrsaufkommen auf der Nationalstraße wesentlich höher. Im kommerziellen Teil der Kathedrale von Santiago de Compostela kann man sich sogar die Reisebeschreibungen von Hape Kerkeling in französischer und spanischer Übersetzung kaufen. Die ganze Gegend ist auch voll mit Pilgern.

40 km vor Santiago habe ich dann Jacek getroffen. Er ist am 18. Mai in Leżajsk (nahe der ukrainischen Grenze) gestartet und 4.000 km über die Slowakei und die Provence nach Santiago de Compostela gepilgert. Jetzt ist er wieder auf dem Rückweg. Seine Tour macht er mit Zelt und Schlafsack. Unglaublich, was für Touren die Leute so machen...



Abbildung 36: Martiñán: solche kleinen Speicher mit 2 Türmchen sieht man hier überall



Abbildung 37: Alba: Türmchen mag man hier doch sehr...



Abbildung 38: O Maruzo – Jacek ist wieder auf dem Rückweg nach Hause...



Abbildung 39: Santiago de Compostela (Flughafen) – nur noch 12 km bis Santiago...



Abbildung 40: Santiago des Compostela – schaun mer mal, was es da so alles gibt...



Abbildung 41: Santiago des Compostela – zum Glück ist das Fahrrad schwindelfrei...



Abbildung 42: Santiago des Compostela – und seine berühmte Kathedrale

Streckenführung Abadín - Santiago de Compostela:

Abadín – Baamonde – Guitiriz – Santiago de Compostela

2.14. Santiago de Compostela – Vila Praia de Âncora

167 km

Vierzehnter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Santiago de Compostela - Vila Praia de Âncora.

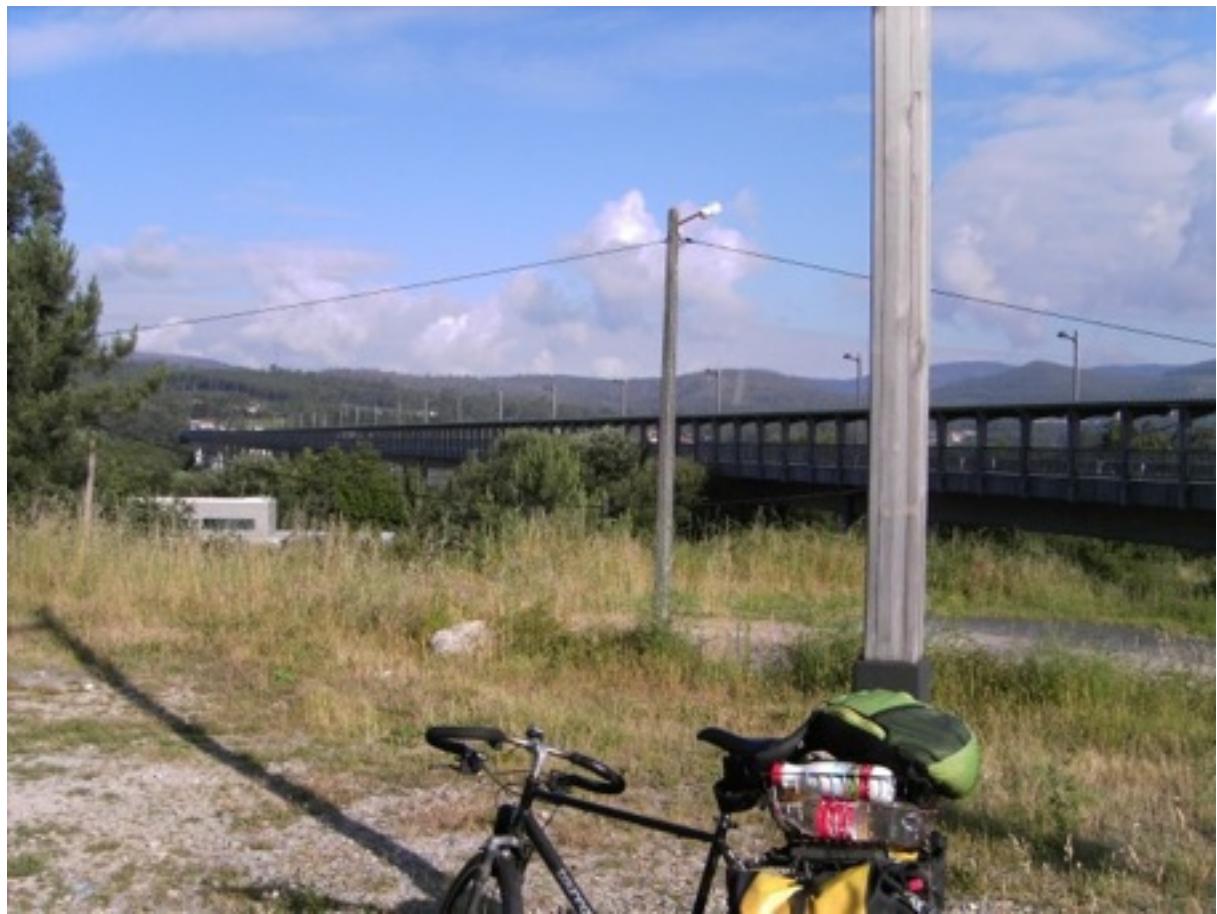


Abbildung 43: Catoira – die Brücke über den Río Ulla...



Abbildung 44: Catoira – ... reicht den Spaniern nicht mehr. Eine neue muß her.



Abbildung 45: Catoira – Natürlich wird hier geklotzt und nicht gekleckert!



Abbildung 46: Redondela – Die Autobahnbrücke hat natürlich wieder keine Fahrradspur



Abbildung 47: Valen  a – Und nun zum ersten Mal mit dem Fahrrad nach Portugal.

Beginn der Etappe: 27.06.14 um 7.30 h

Bei Abfahrt 16 °C, sonnig, windstill, mittags 21 °C, leichter West-Wind, abends frischer Süd-West-Wind

Zwischen Vilagarc  a und Pontevedra sind wieder viele Hügel zu überwinden. Der Umweg über Dodro ist wahrscheinlich sinnlos, weil es dort auch viel Verkehr gibt.

Streckenführung Santiago de Compostela - Vila Praia de Âncora:

Santiago de Compostela – Dodro – Meis – Redondela – Tui – Vila Praia de Âncora

2.15. Vila Praia de Âncora – Aveiro

170 km

Fünfzehnter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Vila Praia de Âncora - Aveiro.

Beginn der Etappe: 28.06.14 um 6.40 h

Bei Abfahrt sehr bedeckt, starker West-Wind, von 7.00 h – 8.00 h Nieselregen, 20 °C, ab 13.00 h teilweise sonnig, 23 °C, frischer Nord-West-Wind

Zwischen Viana und Esposende wieder viele Hügel. Porto ist sicherlich eine hübsche Stadt, die man aber nicht mit dem Fahrrad erkunden sollte. Dafür liegt sie in einem zu tiefen Tal. Südlich von Porto sind die Straßen in einem wirklich schlechten Zustand. In Aveiro gibt es eine „historische Altstadt“, die aber abends tot ist. Das eigentliche Zentrum ist hier der Hafen, der auf der anderen Flußseite liegt.



Abbildung 48: Porto – eine hübsche Altstadt, die man allerdings nicht mit dem Fahrrad erkunden sollte...



Abbildung 49: Porto – ..., weil es dort einfach zu bergig ist.



Abbildung 50: Cruz – manche bauen gerne in Straßennähe.



Abbildung 51: Cruz – sogar einen Wohnblock gibt es hier (ähnelt K10)

Streckenführungen Vila Praia de Âncora - Aveiro:

Vila Praia de Âncora – Viana do Castelo – Porto – Espinho – Aveiro

2.16.Aveiro – Rio Maior

172 km

Sechzehnter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Aveiro - Rio Maior.

Beginn der Etappe: 29.06.14 um 6.20 h

Bei Abfahrt 16 °C, sonnig, windstill, ab 8.00 h teilweise wolkig, zunehmender Nord-West-Wind, 22 °C, sobald die Sonne scheint, ist alles heiß, ansonsten sehr kalt

Der Anstieg bis Figueira da Foz ist nicht steil aber langgezogen. Nach der langen Brücke um Figueira da Foz herum ist die Gegend wieder recht flach. Zwischen Leiria und Rio Maior gibt es wieder einige Steigungen und viel Verkehr, weil es keine parallele Autobahn gibt. Insgesamt eine recht hübsche Gegend. Rio Maior ist recht langweilig. Vielleicht weil alle Leute Fußball gesehen haben?

Streckenführung Aveiro - Rio Maior:

Aveiro – Figueira da Foz – Leiria – Rio Maior



Abbildung 52: Carriço – hier müssen die Kiefern noch bluten wie früher in der DDR

2.17.Rio Maior – Setúbal

125 km

Siebzehnter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Rio Maior - Setúbal.

Beginn der Etappe: 30.06.14 um 7.50 h

Bei Abfahrt 16 °C, einige Wolken, später durchgehend sonnig, 27 °C, ganztägig frischer West-Wind



Abbildung 53: Espinheira – so entsorgt man Kühlschränke in Portugal...



Abbildung 54: Lissabon – dieses Bahnhofsdeck läßt wirklich viel Licht durch...

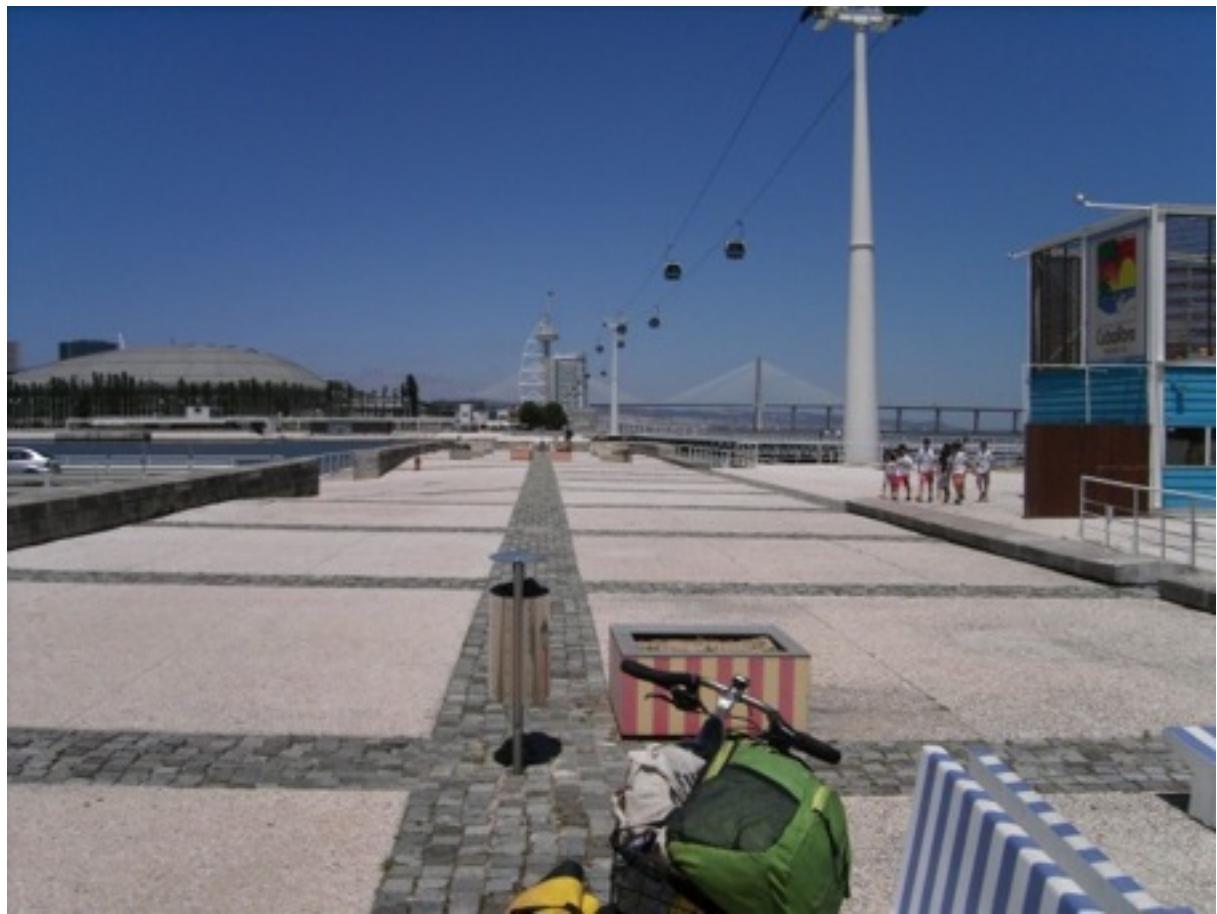


Abbildung 55: Lissabon – die Ponte Vasco da Gama ist immerhin 17 km lang und natürlich für Radler gesperrt



Abbildung 56: Lissabon (Praça do Comércio) – Von hier aus hatte Portugal mal die Welt erobert...



Abbildung 57: Lissabon – Erst einmal eine Erfrischung...



Abbildung 58: Lissabon – natürlich für Fahrräder gesperrt!



Abbildung 59: Lissabon – ..., bevor es dann mit der Fähre nach Barreiro weitergeht.

Die Strecke von Rio Maior nach Alenquer ist hübsch und hügelig. Die Einfahrt nach Lissabon am Ufer des Tejo ist dann flach und wegen des Großstadtverkehrs stressig. In Lissabon gibt es auch einige Radwege am Flussufer. Die Fähre nach Barreiro benötigt ca. 15 min. Zwischen Azeitão und Setúbal muß dann noch ein Paß überwunden werden. Wahrscheinlich wäre hier der Weg über Pinhal Novo günstiger.

Streckenführung Rio Maior - Setúbal:

Rio Maior – Alenquer – Lisboa – Barreiro – Azeitão – Setúbal

2.18. Setúbal – Odeceixe 149 km

Achtzehnter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Setúbal - Odeceixe.

Beginn der Etappe: 1.07.14 um 6.45 h

Bei Abfahrt bedeckt, danach bis 11.00 h Nieselregen, 19 °C, West-Wind, später teils sonnig, frischer, kalter West-Wind, 22 °C

Was bringt es, um 6.45 h loszufahren, wenn die Fähre erst um 7.30 h abfährt? So etwas passiert eben. An der Troianischen Nehrung sieht es aus wie an den berühmten Nehrungen der Ostsee. Viele Dünen. Bis Vila Nova de Milfontes ist die Gegend noch recht flach. Danach geht es langsam hoch nach São Teotónio. Angenehm an Odeceixe ist, daß es dort ruhig ist. Kein nerviger Verkehr, keine besoffenen Randalierer.



Abbildung 60: Tróia – auf der Nehrung sieht es aus wie in Leba. Hier wandern die Dünen aber nicht!



Abbildung 61: Melides – ist das eine Borkenkäferfalle?



Abbildung 62: Melides – die Korkeichen stehen hier ganz nackt herum...

Streckenführung Setúbal - Odeceixe:

Setúbal – Tróia – Santo André – Brunheiras – São Teotónio – Odeceixe

2.19. Odeceixe – Monte Gordo

215 km

Neunzehnter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Odeceixe - Monte Gordo.

Beginn der Etappe: 2.07.14 um 6.40 h

Bei Abfahrt 19 °C, sonnig, Nord-West-Wind, später bewölkt, einige Regentropfen, frischer Nord-West-Wind, ab 11.00 h sonnig, Nord-Wind, mittags 27 °C, West-Wind

Bis Vila do Bispo sind noch viele Steigungen zu überwinden. Die Gegend ist aber sehr hübsch. Eigentlich gehört es sich ja, über Sagres nach Cabo São Vicente zu fahren. Das wurde aber nicht gemacht, um im Zeitplan zu bleiben. Von Vila do Bispo bis Lagos sind wieder viele Hügel zu überwinden, außerdem nimmt der Verkehr trotz paralleler Autobahn stark zu. Es ist eben eine Touristengegend. Von der Straße aus gesehen ist die Algarve jedenfalls nicht sehr attraktiv.



Abbildung 63: Monte da Vinha – auch so kann eine Packstation aussehen...



Abbildung 64: Carrapateira – hier sieht es schon aus wie in Schottland...



Abbildung 65: Algarve – die bunte Wasserrutsche paßt gut in die Landschaft

Streckenführung Odeceixe – Monte Gordo:

Odeceixe – Vila do Bispo – Lagos – Lagoa – Guia – Faro – Tavira – Monte Gordo

2.20. Monte Gordo – Sanlúcar la Mayor 135 km

Zwanzigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Monte Gordo - Sanlúcar la Mayor .

Beginn der Etappe: 3.07.14 um 7.40 h

Bei Abfahrt 19 °C, windstill, später leichter West-Wind, 27 °C, sonnig, ab 17.00 h einzelne Wolken

Die erste Fähre über den Río Guadiana startet um 8.30 h! Ärgerlich, da hätte ich am Vortag auch noch nach Cabo São Vicente fahren können... Wie bereits gelernt, ist die Brücke nicht für Radfahrer geöffnet. Zwischen Ayamonte und Lepe sowie Villalba del Alcor und Sanlúcar la Mayor sind dann wieder einige Hügel zu überwinden, wobei es zwischen San Juan del Puerto und Sanlúcar praktisch keinen Verkehr auf der Straße gibt. Bis Lepe sieht man ausschließlich Orangenplantagen, während es östlich von Huelva irgendwie alles gibt. Jeder Strommast ist hier voll von Storchennestern. Die Doñana ist ja nicht weit...



Abbildung 66: Ayamonte – mal wieder eine für Radfahrer gesperrte Brücke...



Abbildung 67: Sanlúcar la Mayor – im Soland-Industriepark gibt es alle Arten von Solarenergie
Streckenführung Monte Gordo - Sanlúcar la Mayor:

Monte Gordo – Ayamonte – Lepe – Huelva – Niebla – Sanlúcar la Mayor

2.21.Sanlúcar la Mayor – Cádiz

150 km

Einundzwanzigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Sanlúcar la Mayor - Cádiz.

Beginn der Etappe: 4.07.14 um 7.25 h

Bei Abfahrt 17 °C, neblig, wolkenlos, windstill, später 28 °C, West-Wind, sonnig

In Sevilla muß man erst einmal eine Brücke finden, über die auch Fahrräder dürfen. Hier hat Osmand wieder geholfen. Eigentlich ist es ja nicht der direkte Weg, über Sevilla nach Cádiz zu fahren, aber hier ist nun einmal die letzte Brücke über den Guadalquivir. Eine Fähre gibt es flußabwärts auch nicht. Vielleicht, um den Nationalpark Doñana zu entlasten? Die Straße nach Süden ist auch nicht leicht zu finden. Im Flußdelta findet man dann nur endlose Reisfelder zwischen El Trobal und Cabezas de San Juán. Bis dahin ist die Gegend flach. Zwischen El Cuervo und Puerto de Santa María sind dann einige Steigungen zu überwinden. Die Felder sind hier nur mit Sonnenblumen bewachsen. Nach Cádiz kann man auch über die Brücke fahren. Wegen des starken Westwindes und der großen Hitze habe ich dann von Puerto de Santa María die Fähre genommen. Da Spanien sparen muß, hat man leider auf die Übertragung der Partie Deutschland-Frankreich verzichtet. Egal, das hat die Nationalmannschaft auch noch ohne meine Unterstützung geschafft.

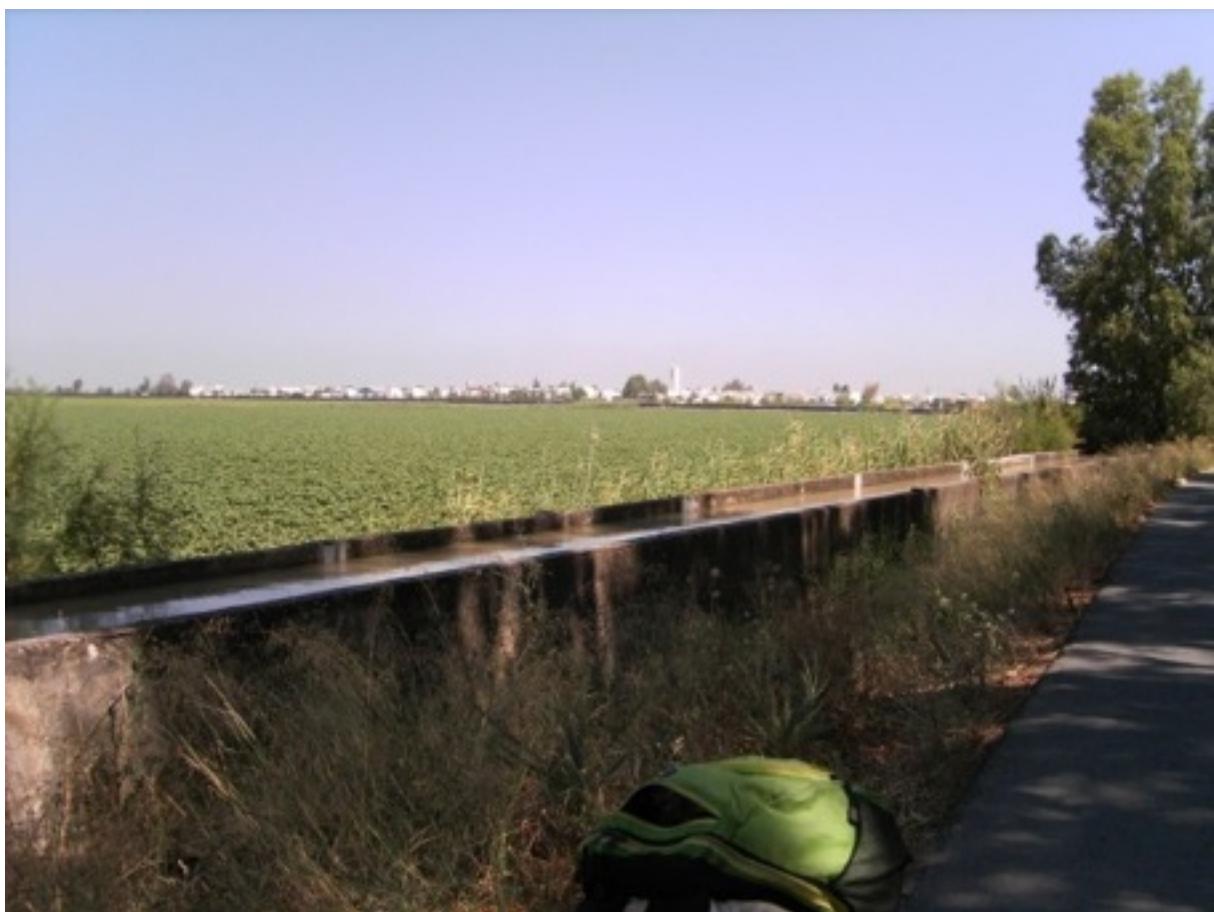


Abbildung 68: El Trobal – hier gibt es auch nur kilometerlange Reisfelder mitsamt Bewässerungskanälen



Abbildung 69: Cádiz – auch hier braucht man eine neue Brücke?



Abbildung 70: Cádiz – empfängt mit hohem Wellengang

Streckenführung Sanlúcar la Mayor- Cádiz:

Sanlúcar la Mayor – Sevilla – Adriano – El Trobal – Las Cabezas de San Juán – El Cuervo – Jerez de la Frontera – El Puerto de Santa María – Cádiz

2.22. Cádiz – Gibraltar

151 km

Zweiundzwanzigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Cádiz - Gibraltar.

Beginn der Etappe: 5.07.14 um 6.30 h

Bei Abfahrt 18 °C, dunkel, wolkenlos, Süd-Wind, von 8.00 h – 11.00 h bewölkt, später sonnig, 28 °C, West-Wind

Bis Vejer de la Frontera ist die Straße noch sehr eben. Danach gibt es bis Tarifa eine Steigung. Und von dort muß man den Alto de El Cabrito überqueren, wo man schon Afrika sehr gut sehen kann, wenn es keine Wolken gibt. Die Einreise nach Gibraltar war nicht schwierig. Die Spanier wollten den Personalausweis sehen. Bei der Ausreise hat niemand geguckt.

Am Sonntag bin ich dann den Fels hochgewandert, um die berühmten Affen zu grüßen. Gemäß einer uralten Legende endet die britische Herrschaft über Gibraltar, sobald es keine freilaufenden Affen mehr auf dem Felsen gibt. Also werden sie sehr gut gefüttert. Wobei das eine hoheitliche Aufgabe ist. Das Füttern der Affen durch Privatpersonen wird mit bis zu 4.000 GBP bestraft...

Es gibt ja beunruhigende Nachrichten von der Angriffslustigkeit einiger Affen. Ich habe aber nur anständige Affen getroffen. Das passiert eben, wenn die Tiere zu viele Filme von „Planet der Affen“ sehen...

Nun geht es wieder zurück!



Abbildung 71: Conil de la Frontera – der Stier darf hier natürlich nicht fehlen



Abbildung 72: Tahivila – am Hang der Korkeichenwald, auf der anderen Seite nur Reisfelder



Abbildung 73: Tarifa – hier ist also der südlichste Punkt der iberischen Halbinsel



Abbildung 74: Tarifa – hier kann man in 2 Meeren baden gehen.



Abbildung 75: Puerto de el Cabrito – Don Quijote wäre hier wohl begeistert gewesen...



Abbildung 76: Pelayo – erster Blick auf Gibraltar



Abbildung 77: Gibraltar – mal wieder in Großbritannien...



Abbildung 78: Gibraltar – der Felsen ist ja steiler als die Eigernordwand



Abbildung 79: Gibraltar – Blick auf Marokko



Abbildung 80: Gibraltar – ein mobiler Affenspielplatz



Abbildung 81: Gibraltar – die offizielle Kantine der Berbermakaken

Streckenführung Cádiz - Gibraltar:

Cádiz – Chiclana – Tarifa – Algeciras – Gibraltar

2.23. Gibraltar – Nerja 191 km

Dreiundzwanzigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Gibraltar - Nerja.

Beginn der Etappe: 7.07.14 um 6.25 h

Bei Abfahrt 19 °C, bewölkt, dunkel, leichter West-Wind, ab 10.00 h sonnig, 29 °C, frischer West-Wind, ab 18.00 windstill

An Steigungen gibt es hier nur einen kleinen Paß zwischen Santa Margarita und Sotogrande. Ansonsten ist die Gegend eher flach. Zwischen Estepona und Málaga wird der Verkehr dann unangenehm. Die Spanier haben die vierspurige Autovía del Mediterráneo direkt durch die Dörfer am Strand gebaut. Fußgänger können sie nur mit eigenen Brücken überqueren. Die Autobahn ist mautpflichtig und einige Kilometer entfernt. Da haben sicherlich viele Leute gut verdient... Blödsinnig! Die Einfahrt nach Málaga von Westen aus geht nur über stark befahrene Straßen. Gefährlich! Die ganze Costa del Sol oder wie man hier auch schreibt „Costa del Golf“ ist vorwiegend von Engländern bevölkert. In Nerja gibt es mehr englische als spanische Kneipen. Leider schreien die englischen Touristen in Nerja auch die ganze Nacht in den Straßen herum.



Abbildung 82: Santa Margarita – letzter Blick auf den Peñon



Abbildung 83: Málaga – hier ist alles so zugebaut, daß man die Kirche gar nicht auf ein Bild bekommen kann



Abbildung 84: Algarrobo-Costa – hier hat wohl jemand eine Schwäche für Türmchen

Streckenführung Gibraltar - Nerja:

Gibraltar – Estepona – Marbella – Fuengirola – Málaga – Torre del Mar – Nerja

2.24. Nerja – Roquetas

155 km

Vierundzwanzigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Nerja - Roquetas.

Beginn der Etappe: 8.07.14 um 6.50 h

Bei Abfahrt 19 °C, ganztägig sonnig, windstill, von 10.00 h – 12.00 h starker Süd-Ost-Wind, 27 °C, danach leichter Süd-Ost-Wind

Die Nationalstraße von Nerja bis La Herradura ist praktisch autofrei, hat einige Steigungen und Tunnel, und ist sehr reizvoll. Danach gibt es zahlreiche Steigungen bis Motril, wo dann die endlosen Gewächshäuser stehen. Der Küstenweg in Almerimar endet in einem Sumpfgebiet, aus dem man nicht mehr hinauskommt. Leider muß man dann erst eine Klippe erklimmen, um die Straße nach Osten zu erreichen.

Arturo, der von Vitoria nach Peking geradelt ist (siehe Tour de France 2010), empfahl mir, in Las Marinas (bei Roquetas) bei Gabriel vorbeizuschauen. Er radelt öfter mal durch Afrika. Da an diesem Abend das Halbfinale gegen Brasilien stattfand, hat Gabriel eine Paella zubereitet, damit wir die deutsche Mannschaft moralisch optimal unterstützen können. Dazu hat er auch seine Freunde und Vettern eingeladen. In Andalusien heißen sie alle Antonio...

Wenn man die Paella sieht, fragt man sich zunächst einmal, wo man solch eine Pfanne überhaupt herbekommt und danach, wo der dazu passende Herd ist...

Egal, dank der Paella konnten wir die Nationalelf so gut anfeuern, daß es gegen Brasilien zu dem historischen 7:1 kam!



Abbildung 85: Acantilados de Maro-Cerro Gordo – unberührte Bucht



Abbildung 86: Acantilados de Maro-Cerro Gordo – die beiden haben schon so viele deutsche Radfahrer gesehen, daß sie sich über nichts mehr wundern



Abbildung 87: La Herradura – diese Agave möchte gerne die Straße „renaturieren“



Abbildung 88: Calahonda – ein Dorf, das nicht so sehr zugebaut ist (die Gewächshäuser sind hinter dem Berg)



Abbildung 89: Castell de Ferro – das sind keine Schneeflächen, das sind Gewächshäuser!

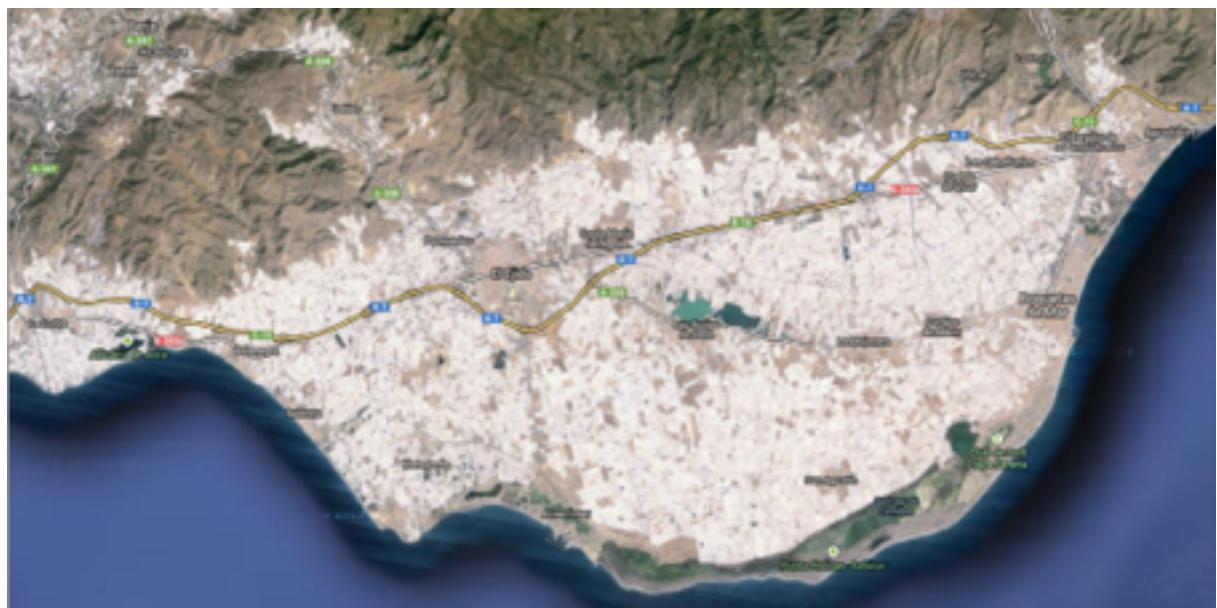


Abbildung 90: Almerimar – von Motril bis Múrcia gibt es nur Gewächshäuser (Google Earth)



Abbildung 91: Las Marinas – Gabriel verteilt die Vorspeise mit der kleinen Pfanne...



Abbildung 92: Las Marinas – ...die Paella (große Pfanne) gibt es danach



Abbildung 93: Las Marinas – nach dem 5. Tor im historischen Spiel gegen Brasilien

Streckenführungen Nerja - Roquetas:

Nerja – La Herradura – Torrenueva – Adra – Almerimar – Las Marinas (Roquetas)

2.25. Roquetas – Mojácar Playa

143 km

Fünfundzwanzigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Roquetas - Mojácar Playa.

Beginn der Etappe: 9.07.14 um 7.10 h

Bei Abfahrt 22 °C, bereits früh sehr heiß, ganztägig sonnig, leichter Ost-Wind, mittags 32 °C, starker Ost-Wind, abends bewölkt

Diese Strecke war wohl die anspruchsvollste der ganzen Tour. Ab Cabo de Gata sind zahlreiche Steigungen zu überwinden. Der Weg bis San José ist nur eine Piste aus grobem Schotter, der Gegenwind war stark und die Sonne brannte heiß. Die ganze Landschaft ist so wüst, kahl und baumlos, daß es einen auch nicht wundern würde, wenn Winnetou hinter dem nächsten Berg hervorgeritten käme. Hier sind auch zahlreiche Italowestern gedreht worden. Nach der Ankunft in Carboneras wollte ich noch ein kleines Stückchen weiterfahren. Nach dem nächsten Hügel sieht man dann aber, wie sich ein steiler Felsen ins Meer erstreckt und die Straße wieder in Serpentinen übergeht...



Abbildung 94: Aguadulce – ein Fischgefangnis?



Abbildung 95: Retamar – ganze Agavenwälder gibt es hier



Abbildung 96: Cabo de Gata – der berühmte Leuchtturm



Abbildung 97: Cabo de Gata – da muß ich hoch?



Abbildung 98: Cabo de Gata – ja, und so sieht der Rückblick aus.



Abbildung 99: Cabo de Gata – jetzt 8 km schwieriger Schotterweg



Abbildung 100: Cabo de Gata – Dünen gibt es auch...



Abbildung 101: Hortichuelas – ... sonst nur totes Vulkangestein...



Abbildung 102: Hortichuelas – ... oder einfach Wüste

Streckenführung Roquetas - Mojácar Playa:

Roquetas – Almería – Foro de Cabo de Gata – San José – Fernán Pérez – Carboneras – Mojácar Playa

2.26. Mojácar Playa – Orihuela

171 km

Sechsundzwanzigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Mojácar Playa - Orihuela.

Beginn der Etappe: 10.07.14 um 6.35 h

Bei Abfahrt 24 °C, wolkenlos, dunkel, leichter Ost-Wind, mittags kurzzeitig bewölkt, frischer Süd-West-Wind, 30 °C, abends Ost-Wind

Bis Garrobillo ist die Strecke zunächst recht flach. Danach ist wieder ein Paß von 380 m zu überqueren. In Ramonete ist mir dann Markus begegnet. Er ist von Finnland bis hierher gefahren und möchte weiter nach Afrika. Man beachte sein Radel! Er belastet sich nicht mit Gangschaltung und Bremsen. Er hat nur die Rückbremse. Er sagte, auf dem Weg von den Pyrenäen hinab nach Andorra hätten die Reifen schon geraucht... So geht es also auch!

Um etwas bergschonender zu fahren, habe ich Cartagena ausgelassen und die RM 3, RM 23 und RM 603 nach Murcia genommen, was dank dem Süd-West-Wind hervorragend lief.



Abbildung 103: Los Geraneos – „solide, formschön und legal“, was die Leute nicht alles wollen...



Abbildung 104: Cabo Cope – Blick zurück auf Calabardina



Abbildung 105: Ramonete – Markus aus Finnland

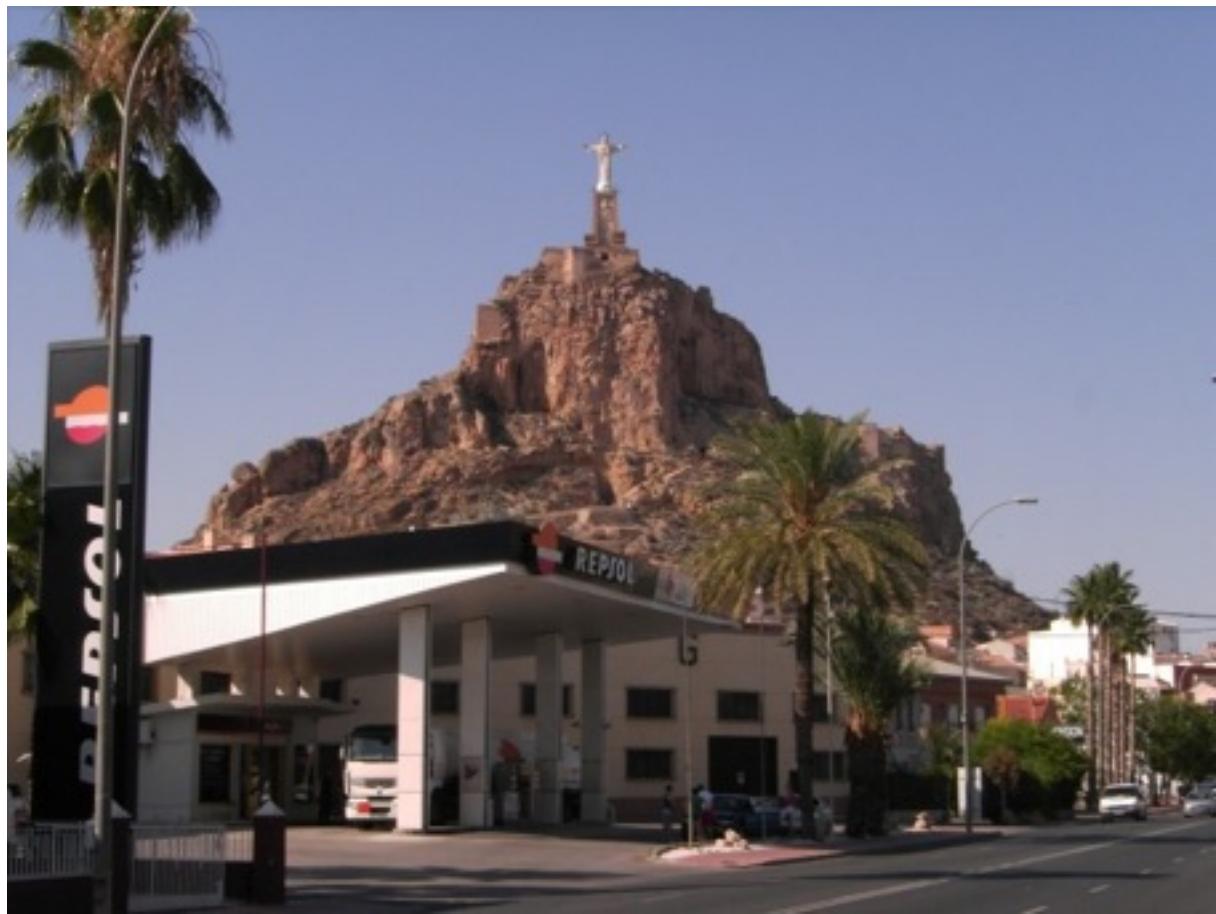


Abbildung 106: Monteagudo – Eine Christusstatue gehört nun einmal auf einen Berg... (In Schwiebus hat man die größte Christusstatue der Welt auf ein flaches Feld gesetzt!)



Abbildung 107: Monteagudo – die verwelkten Palmwedel fallen nicht von selbst ab. Sieht irgendwie doof aus!

Streckenführung Mojácar Playa - Orihuela:

2.27.Orihuela – Tavernes Platja

203 km

Siebenundzwanzigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Orihuela - Tavernes Platja.

Beginn der Etappe: 11.07.14 um 6.15 h

Bei Abfahrt 21 °C, wolkenlos, dunkel, leichter Ost-Wind, mittags leichter Süd-Ost-Wind, 30 °C, abends frischer Süd-Ost-Wind

Von Albatera nach Crevillent gibt es eine langgezogene Steigung, die man zwar merkt, aber kaum sehen kann. Von Elche nach Alicante ist einfach zu viel Verkehr auf der Straße. Zwischen El Campelló und Benidorm sind einige Steigungen zu überwinden, und dann muß man von Altea noch nach Benissa hochkommen, bevor es durch tiefe Schluchten bis Gata de Gorgos geht. Danach hat der Wind noch kräftig geschoben.



Abbildung 108: Benidorm – die Skyline des...



Abbildung 109: Benidorm – ...steingewordenen Urlaubstraumes aller Spanier!



Abbildung 110: Calp – dieser Felsen ist nun aber wirklich spanisch!

Streckenführung Orihuela - Tavernes Platja:

Orihuela – Elche – Alicante – Benidorm – Benissa – Oliva – Tavernes Platja

2.28.Tavernes Platja – Torreblanca

167 km

Achtundzwanzigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Tavernes Platja - Torreblanca.

Beginn der Etappe: 12.07.14 um 6.45 h

Bei Abfahrt 21 °C, ganztägig sonnig, wechselnder Wind (Süd-Ost, Ost, Nord-Ost), mittags 28 °C

Bis Valencia geht es zunächst wieder durch Reisfelder und Sumpfgebiete. Hier fahren am Wochenende tatsächlich mehr Fahrräder als Autos auf der Straße. Zwischen Sagunt und Nules liegt die N340 zwischen Autobahn und Autovía und fährt sich daher sehr angenehm. Von Nules gibt es einen Radweg nach Castelló, den ich aber nicht gefunden habe. Zwischen Benicasim und Oropesa gib es dann noch eine kleine Steigung.

Streckenführung Tavernes Platja - Torreblanca:

Tavernes Platja – Cullera – Valencia – Puçol – Sagunto – Castellón de la Plana – Torreblanca



Abbildung 111: Cullera – hier sind am Samstag tatsächlich mehr Fahrräder als Autos unterwegs



Abbildung 112: Valencia – Ciutat de les Arts i de les Ciències



Abbildung 113: Sagunt – oder die Reste, die Hannibal übrig gelassen hat

2.29.Torreblanca – Salou

151 km

Neunundzwanzigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Torreblanca - Salou.

Beginn der Etappe: 13.07.14 um 6.55 h

Bei Abfahrt 19 °C, ganztägig sonnig, später 28 °C, wechselnder Wind (Ost, Süd-Ost, Nord-Ost)

Streckenführung Torreblanca - Salou:

Torreblanca – Benicarló – Amposta – L’Ametlla de Mar – Cambrils – Salou

Diese Etappe hatte recht wenige Steigungen. Nur von Torreblanca nach Alcalá de Chivert, L’Ampolla nach L’Ametlla sowie Calafat nach Vandellòs waren Berge zu überqueren. In Vinaròs hat mich Toni aus Bremen eingeholt. Er ist ebenfalls nach Santiago de Compostela gefahren, hat aber den konventionellen Weg südlich der Pyrenäen genommen. Seine Abenteuer hat er in einem Weblog verarbeitet (<http://www.bike-toni.de/index.php/fotos.html>). Beachtlich ist seine Ausrüstung. Er fährt mit Zelt, Schlafsack und Luftmatratze. Der Platzbedarf ist aber so gering, daß er kaum mehr Packvolumen benötigt als ich. Sein Rad hat noch eine Reihe von High-Tech-Funktionen (Hydraulikbremsen, eine besondere Gangschaltung, Kevlarreifen, die schon 40.000 km ohne Platten fahren usw.). Von Cabrils fährt man dann immer am Strandradweg nach Salou.



Abbildung 114: Sant Carles de la Ràpita – Toni aus Bremen ist auf ähnlicher Strecke unterwegs...



Abbildung 115: Amposta – letzte Brücke über den Ebro, den größten Fluss Spaniens



Abbildung 116: Vandellòs – hier dürfen sich die Atome noch ungestört spalten



Abbildung 117: Salou – schnell zum Endspiel...



Abbildung 118: Salou – darauf habe nicht nur ich 24 Jahre gewartet...

2.30. Salou – Barcelona

128 km

Dreißigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Salou - Barcelona.

Beginn der Etappe: 14.07.14 um 11.20 h

Bei Abfahrt 27 °C, sonnig, ganztägig Ost-Wind

Zwischen Torredembarra und Coma Ruba herrscht dichter Verkehr. Ansonsten fährt sich die Straße durch die Küstendorfer sehr angenehm. An diesem Tag gab es nur eine bergige Strecke zwischen Sitges und Castelldefels. Leider ist diese Küstenstraße sehr befahren, weil die Autobahn mautpflichtig ist, so daß viele Autos lieber durch die Berge kurven. Die Einfahrt nach Barcelona ist dann wieder etwas stressig. Glücklicherweise hat mich Kerstin in Sitges mitgenommen und in die Stadt gelotst. Sie radelt öfter durch Katalonien und hat beste Streckenkenntnis. Später hat sie mich dann noch zum Canal du Midi geleitet.

Barcelona hat sich schon ganz schön geändert. Da der Stierkampf in Spanien aus der Mode gekommen ist, wurde die Arena an der Plaça d'Espanya in ein Einkaufszentrum umgewandelt. Einkaufen wollen ja alle. Da Barcelona eine sehr kompakte Stadt ist, gibt es natürlich immer Probleme mit dem Verkehr. Die meisten Straßen sind daher auch Einbahnstraßen. Nun hat die Stadt die Lösung aller Probleme gefunden: Bike-Sharing. BiCiNg stellt in der ganzen Stadt Fahrräder an bestimmten Stellen zur Verfügung, die man dann mit einer Chipkarte entsperren und an einer anderen Sammelstelle wieder abstellen kann. Da es in Barcelona keine Entfernung gibt, ist das eine gute Sache. Die Nachfrage ist daher auch sehr stark.

Streckenführung Salou - Barcelona:

Salou – Tarragona – Coma Ruba – Sitges – El Prat de Llobregat – Barcelona



Abbildung 119: Salou – dieser Olivenbaum ist älter als 1.000 Jahre (muß er auch, um auf das Foto zu kommen!)



Abbildung 120: Salou – als Panoramabild



Abbildung 121: Castelldefels – nach der bergigen Küstenstraße erst einmal eine Erfrischung.



Abbildung 122: Castelldefels – Johann aus Frankreich sucht einen verkehrsgünstig gelegenen Zeltplatz



Abbildung 123: El Prat de Llobregat – und noch ein Brückenneubau...



Abbildung 124: Barcelona – Plaça d'Espanya und das alte Messegelände



Abbildung 125: Barcelona – BiCiNg – auf diese Idee (Bikesharing) hat die Stadt nur gewartet...



Abbildung 126: Barcelona – auch beim Bau der Sagrada Família geht es voran...

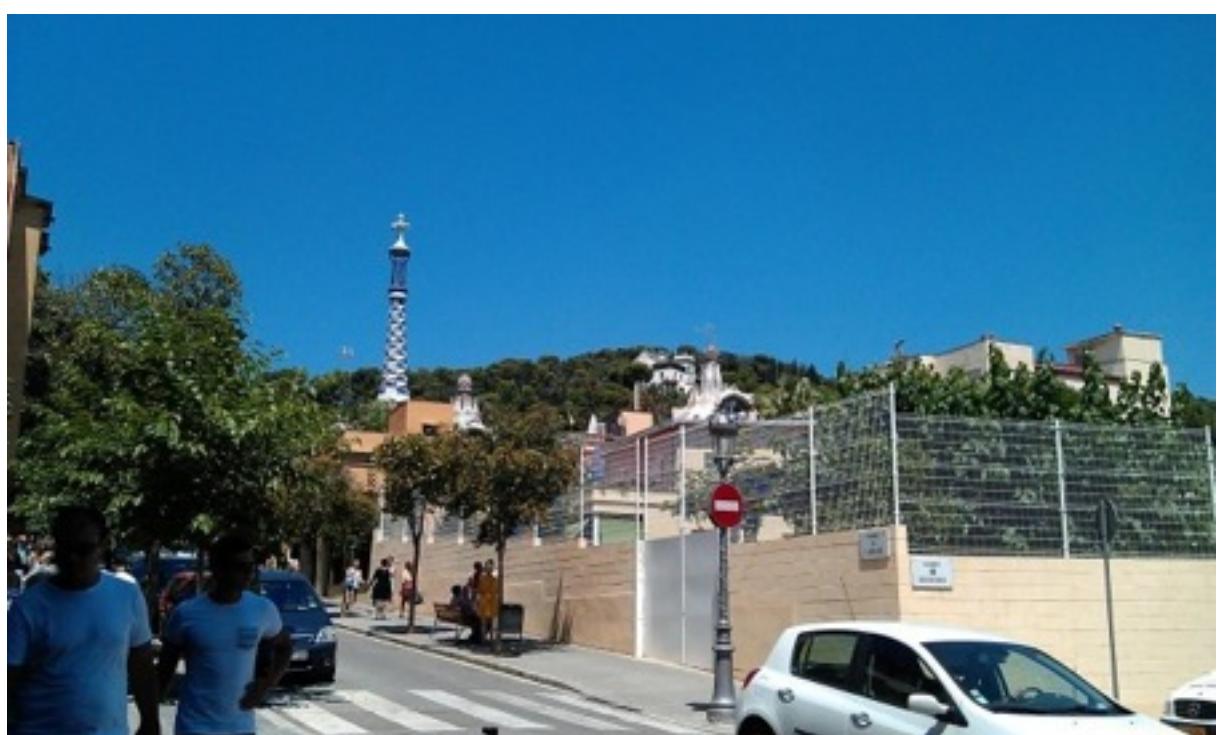


Abbildung 127: Barcelona – für Teile des Parc Güell muß man jetzt Eintritt bezahlen



Abbildung 128: Barcelona – eine wirklich sehr kompakte Stadt

2.31. Barcelona – La Seu d'Urgell

189 km

Einunddreißigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Barcelona - La Seu d'Urgell.



Abbildung 129: Martorell – hier zwängt sich alles durch ein Tal hindurch



Abbildung 130: Monistrol de Montserrat – der berühmte Berg der Katalanen und seine Zahnradbahn



Abbildung 131: Manresa – und seine Kathedrale



Abbildung 132: Súria – die berühmten Salzminen versorgen die Chlorchemie von Martorell



Abbildung 133: Collada de Clarà – mit gebrochener Gangschaltung kommt Kerstin nicht mehr weiter!



Abbildung 134: Collade de Clarà – bei der Hitze ist das schon mühsam

Beginn der Etappe: 17.07.14 um 5.55 h

Bei Abfahrt 25 °C, dunkel, wolkenlos, mittags 33 °C (in den Bergen), Ost-Wind, ganztägig sonnig, abends Süd-Wind

Eine wirklich harte Etappe. Bereits bei Abfahrt waren es noch 25 °C. Die Stadtausfahrt bis Martorell ist auch nicht leicht. Da sich alles durch die Täler quält, konzentriert sich an einigen Stellen der Verkehr. Von Martorell bis Manresa ist dann zwar immer noch viel auf der Straße los, aber die Strecke ist wenigstens klar. Bis Solsona gibt es noch etwas Verkehr und danach

bis Oliana nur noch sehr wenig. Die Gangschaltung von Kerstin ist auf dem Paß gebrochen. Billigteil aus Kunststoff! Meine Aldischaltung ist wenigstens aus Metall. Das ist natürlich doof, weil sie dann die Collada de Clarà noch einmal hochfahren muß, aber so konnte sie wenigstens bis Solsona zum Fahrradladen, wo ihr schnell geholfen wurde, einfach nur hinunterrollen. Der Abstieg von der Collada de Clarà nach Westen ist dann sehr steil, so daß man viel bremsen muß. Es war ein wirklich heißer Tag. Man soll ja auch immer genug trinken, wenn man bei Hitze die Berge hochfährt. Insgesamt habe ich 5 L Milch, 3 L Wasser, 1,5 L Radler, 1 L Energiebrause, 0,5 L Bier und 0,5 L Weißwein an diesem Tag getrunken.



Abbildung 135: Oliana – und sein Staudamm

Streckenführung Barcelona - La Seu d'Urgell:

Barcelona – L'Hospitalet – Molins de Rei – Olesa – Manresa – Solsona – Oliana – La Seu d'Urgell

2.32. La Seu d'Urgell – Nailloux

183 km

Zweiunddreißigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe La Seu d'Urgell - Nailloux.

Beginn der Etappe: 18.07.14 um 6.00 h

Bei Abfahrt 16 °C, bewölkt, windstill, dunkel, später sonnig, 27 °C, mittags auf dem Paß 23 °C, West-Wind, bewölkt, im Tal 34 °C, sehr schwül, bedeckt, aber nur einzelne Tropfen, abends starker Ost-Wind, 25 °C

Die Strecke läßt sich recht gut fahren, man ist auf Radfahrer eingerichtet. Die letzten 400 m des Passes sind besonders ruhig, da es vorher noch einen Tunnel für Autos gibt. Auf der französischen Seite gibt es zwischen Ax-les-Thermes und Tarascon viel Verkehr. Obwohl es sehr

schwül war, hat es abends nicht geregnet. Dafür konnte man nachts wegen des lauten Windes nicht schlafen.



Abbildung 136: Andorra – das Einkaufsparadies des Südens



Abbildung 137: Andorra la Vella – jeden Kilometer gibt es solch ein Motivationsschild



Abbildung 138: Port d'Envalira – der Höhepunkt der Reise



Abbildung 139: Port d'Envalira – hier liegt ja noch Schnee...



Abbildung 140: Pas de la Casa – jetzt wieder 1.000 km durch Frankreich



Abbildung 141: Pas de la Casa – die Nordseite Andorras



Abbildung 142: Pas de la Casa – und jetzt das Tal der Ariège hinunter

Streckenführung La Seu d'Urgell - Nailloux:

La Seu d'Urgell – Andorra-La-Vella – Ax-les-Thermes – Montgaillard – Calment – Nailloux

2.33.Nailloux – La Fouillade

138 km

Dreiunddreißigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Nailloux - La Fouillade.

Beginn der Etappe: 19.07.14 um 7.55 h

Bei Abfahrt 21 °C, bedeckt, Ostwind, mittags teilweise sonnig, 27 °C, abends 25 °C, windstill

Wegen des nächtlichen Sturms und einiger Regentropfen wurde erst recht spät losgefahren. Zunächst ging es nach Gardouch, wo der Canal du Midi überquert wurde. Kurz darauf kam es dann in Port d'Angres zum ersten und einzigen Platten der Reise. Die D922 zwischen Gaillac und La Fouillade ist sehr verkehrsarm und fährt sich gut.



Abbildung 143: Gardouch – wieder am Canal du Midi (siehe auch Bericht TdF 2010)

Streckenführung Nailloux - La Fouillade:

Nailloux – Caraman – Lavaur – Gaillac – Laguépie – La Fouillade

2.34. La Fouillade – St. Jacques des Blats

151 km

Vierunddreißigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe La Fouillade - St. Jacques des Blats.

Beginn der Etappe: 20.07.14 um 6.55 h

Bei Abfahrt 17 °C, windstill, wolkig, mittags 23 °C, kurzer Regen gegen 16.00 h, abends 17 °C

Auf der Strecke zwischen La Fouillade und Maurs sind wenig Autos unterwegs. Danach werden die Radfahrer dann auf die D617 verwiesen, die wirklich sehr hübsch und praktisch autofrei ist. Nach einer kurzen Regenpause in Aurillac geht es dann weiter ins Zentralmassiv.

Streckenführung La Fouillade - St. Jacques des Blats:

La Fouillade – Figeac – Maurs – Roannes-St.-Mary – Aurillac – St. Jacques des Blats



Abbildung 144: Figeac – ich habe doch keinen Motor...

2.35. St. Jacques des Blats – Ris-Gare

164 km

Fünfunddreißigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe St. Jacques des Blats - Ris-Gare.

Beginn der Etappe: 21.07.14 um 7.20 h

Bei Abfahrt 17 °C, Nieselregen, auf dem Paß kurzer Regen, 12 °C, leichter Nord-Wind, mittags kurzzeitig Sonne, 23 °C, frischer Nord-West-Wind, nachmittags einige Schauer, abends Nord-Wind

Durch kalten Regen zu fahren macht natürlich keinen Spaß, viel Verkehr war bis Massiac auch noch unterwegs. Danach ging es dann durch die Schluchten des Allagnon, was wesentlich angenehmer war, da es dort wenig Verkehr gibt und die Sonne wieder etwas geschien hat. Nach Lempdes wird die Gegend wieder hügeliger. Zwischen St. Yvoires und Coudes haben die Franzosen dann vergessen, die Landstraße weiterzuführen. Hier gab es nur zu entscheiden, ob 10 km Umweg durch das Gebirge zu fahren sind oder 1,5 km auf der Autobahn, was angeblich nicht erlaubt ist. Hat aber auch funktioniert...

Die Auvergne ist tatsächlich sehr beeindruckend. Die Vulkane sind hier tatsächlich auch gut sehen. In der Eifel ist ja alles unter Bäumen versteckt.



Abbildung 145: Col de Cère – Pässe sind im Regen einfach nur doof!



Abbildung 146: Parent – Blick auf den Puy-de-Dôme...



Abbildung 147: Parent – ...und den Rest der Auvergne



Abbildung 148: Col de Potey – klein, aber nervig

Streckenführung St. Jacques des Blats - Ris-Gare:

St. Jacques des Blats – Massiac – Lempdes – Issoire – Coudes – Billom – La Croix Mozat – Puy Guillaume – Ris-Gare

2.36.Ris-Gare – Autun

162 km

Sechsunddreißigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Ris-Gare - Autun.

Beginn der Etappe: 22.07.14 um 6.25 h

Bei Abfahrt 17 °C, mittags 19 °C, abends 21 °C, ganztägig sehr bedeckt, keine Sonne, einige Tropfen, morgens leichter Nord-Wind, abends Nord-Wind

Den ganzen Tag hingen Wolken am Himmel, nicht einmal kam die Sonne durch. Die Straßen haben keinen Randstreifen mehr.



Abbildung 149: Magnet – der Magnet hat seinen Namen aber nicht (!) von diesem Dorf erhalten

Streckenführung Ris-Gare - Autun:

Ris-Gare – Vichy – Magnet – Lapalisse – Digoin – Autun

2.37.Autun – Langres

162 km

Siebenunddreißigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Autun - Langres.

Beginn der Etappe: 23.07.14 um 6.05 h

Bei Abfahrt 19 °C, wolkenlos, windstill, mittags 30 °C, leichter Nord-Ost-Wind, nachmittags frischer Nord-Ost-Wind, teilweise wolzig

Auf der D674 ist viel Verkehr unterwegs. Die Strecke hat viele Steigungen. Die Gegend ist hübsch, aber unspektakulär.

Streckenführung Autun - Langres:

Autun – Arnay-le-Duc – Vandenesse – Sombernon – St-Seine-l'Abbaye – Lamargelle – Til-Châtel – Langres

2.38.Langres – Pagny-sur-Moselle

153 km

Achtunddreißigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Langres - Pagny-sur-Moselle.

Beginn der Etappe: 24.07.14 um 6.00 h

Bei Abfahrt 17 °C, bewölkt, frischer Nord-Ost-Wind, mittags 28 °C, teilweise bewölkt, nachmittags windstill, einige Tropfen

Auf dieser Etappe sind die Straßen gerade und machen jede Steigung mit.

Streckenführung Langres - Pagny-sur-Moselle:

Langres – Neufchâteau – Toul – Pont-À-Mousson – Pagny-sur-Moselle



Abbildung 150: ??? – es gibt also auch Insektenhotels mit 3 Sternen...



Abbildung 151: Toul – im Saufbus sind nur 2 Plätze frei, aber an die Toilette wird gedacht... (blöder Kalauer!)

2.39. Pagny-sur-Moselle – Wintrich

190 km

Neununddreißigster Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Pagny-sur-Moselle - Wintrich.

Beginn der Etappe: 25.07.14 um 6.05 h

Bei Abfahrt 15 °C, sonnig, leichter Nord-Wind, mittags 25 °C, einzelne Wolken, gegen 17.00 h ca. 30 Minuten Gewitter, danach noch leichter Nieselregen

Ab Thionville kann man den Moselradweg nehmen. Keine Steigungen mehr.



Abbildung 152: Cattenom – früher mal lange Zeit das Lieblingsfeindbild der Deutschen



Abbildung 153: Schengen – noch ein paar Kilometer durch Luxemburg



Abbildung 154: Schengen – das wohl berühmteste Dorf Luxemburgs



Abbildung 155: Wasserbilligerbrück – endlich wieder im Land des Weltmeisters



Abbildung 156: Trier – die Porta Nigra



Abbildung 157: Mosel – 270 km lang von Thionville bis Koblenz nur Wein-Monokultur



Abbildung 158: Mosel – mit dem Vinomobil fahren die Winzer in die Weinberge

Streckenführung Pagny-sur-Moselle – Wintrich:

Pagny-sur-Moselle – Metz – Thionville – Wasserbillig – Trier – Wintrich

2.40. Wintrich – Leverkusen

250 km

Vierzigster und letzter Meilenstein des Gesamtvorhabens war die Etappe Wintrich - Leverkusen.

Beginn der Etappe: 26.07.14 um 5.50 h

Bei Abfahrt 16 °C, bis 12.00 h Nebel, danach Sonne, 24 °C, ganztägig leichter Nord-Wind

Der Nebel war wirklich nervig. Bis Mittag im Halbdunkeln zu fahren ist nicht angenehm. Diese Etappe war nun wirklich flach. Es ging immer flussabwärts. Leider war die Kondition nicht so gut, weshalb diese einfache Strecke so lange gedauert hat.



Abbildung 159: Winningen – an der Mosel sind die Steilhänge auch wirklich steil



Abbildung 160: Königswinter – die berühmte Burg Drachenfels wacht über dem Rhein

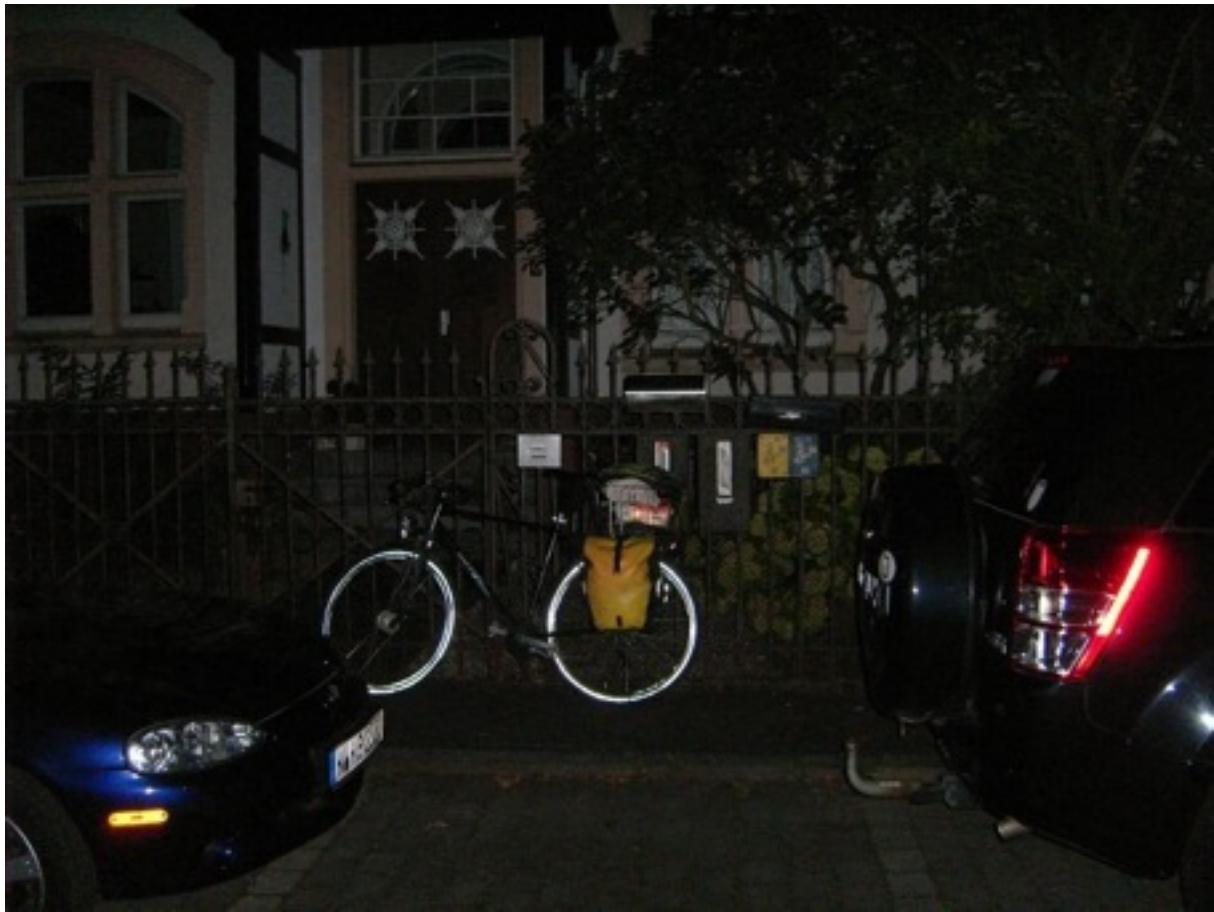


Abbildung 161: Leverkusen – Ankunft zuhause nach 43 Tagen und 6.718 km

Streckenführung Wintrich - Leverkusen:

Wintrich – Koblenz – Leverkusen

3. Fähren, Flugzeug und Unterkunft

Da auf Zelt, Schlafsack und Isomatte bewußt verzichtet wurde, mußte jeweils ein Nachtlager gesucht werden. Diese waren von der Ausstattung und preislichen Gestaltung recht unterschiedlich. Extreme Preise wie in Dänemark, Norwegen, London oder Südtirol konnten diesmal jedoch vermieden werden.

An dieser Stelle Dank an alle, die die Tour in **Roquetas, Salou und Barcelona** unterstützt haben.

In **Bourseigne-Vieille** hatte ich nach langen Mühen endlich ein Hotel gefunden. Man sollte in Belgien am Wochenende besser vorher buchen, sonst wird die Suche stressig. Auffällig ist, daß Hotels in Wallonien vor allem von Flamen betrieben werden. Das hat den Vorteil, daß man dort auch deutsch sprechen kann.

In **Reims** heißt die Jugendherberge nicht Jugendherberge sondern Begegnungszentrum. Da kann es schon dauern, bis man das findet.

In **St. Florentin (Vergigny)** ist das Hotel stark überteuert.

In **La Châtre** gibt es die Jugendherberge nicht mehr. Aber das Hotel de Commerce ist in Ordnung.

In **Le Châtenet-en-Dognon (La Gasnerie)** habe ich einen Bauernhof mit Gästezimmer (chambre d'hôtes) gefunden. Gerade Bauernhöfe mit Gästezimmer sind sehr nett, weil sich

die Leute Mühe geben, eine reichhaltige Verpflegung anbieten und man sich eben auch etwas auf Französisch unterhalten kann.

In **Bergerac** war erst die fünfte Anfrage nach einem Zimmer erfolgreich. Das Bahnhofshotel war denn auch überteuert und die Fenster gingen zum Bahnhof.

In **Mont-de-Marsan** gab es an der Einfahrtsstraße ein preisgünstiges und gutes Hotel. Nach dem Streß vom Vortag mußte nicht lange überlegt werden.

In **Irún** ging es dann zur Jugendherberge, die an diesem Tag nicht stark frequentiert war.

In **Portugalete** gibt es eine Pension direkt am Dorfplatz. Leider wird der um 4.00 h morgens mit viel Lärm gesäubert.

Die Pension in **Peral de Colombres** ist mit 12 Euro wirklich gut und günstig. Den Verkehr der Hauptverkehrsstraße hört man kaum, obwohl hier noch eine Lücke in der Autobahn ist. Dafür hört man bestens den Lärm aus der Bar unter dem Zimmer. Der Fernseher läuft schon um 5.00 h morgens...

In **Muros de Nalón** gibt es eine neue Pilgerherberge (Casa Carmen), die wirklich sehr eindrucksvoll ist. Die Herbergsleiterin macht die Rezeption, die Bar und kocht auch noch die Mahlzeiten.

In **Abadín** ging es in ein Hotel.

Die Pension in **Santiago de Compostela** ist in einem alten Haus direkt in der Stadtmitte nahe der Kathedrale integriert. Alles ist innen sehr modern, eine Eisdielen gehört dazu und die Fahrräder werden am Eingang aufgehängt.

In **Vila Praia de Âncora** habe ich ein Appartement gefunden.

In **Aveiro** ging es in ein Hotel.

In **Rio Maior** ging es in ein Hotel.

In **Setúbal** ging es in ein Hotel.

In **Odeceixe** gibt es viele Pensionen. Und ruhig ist es dort auch!

In **Monte Gordo** ging es in ein Hotel.

In **Sanlúcar la Mayor** ging es in eine Pension.

In **Cádiz** ist alles recht teuer. Am Ende habe ich ein Hostalzimmer genommen, das nur ein Fenster zum Gang hatte.

Die Jugendherberge in **Gibraltar** ist nicht sonderlich gut und direkt an der einzigen Straße gelegen.

Das Hostal in **Nerja** ist gut, aber direkt an einer Kreuzung gelegen. Der Verkehr hat gar nicht einmal gestört, sondern die englischen Touristen, die die ganze Nacht hindurch gekreischt haben.

Die Pension in **Mojácar Playa** liegt gegenüber vom Strand.

Die Pension in **Orihuela** liegt mitten in der Stadt.

In **Tavernes Platja** habe ich ein Hotel gefunden, das aber eigentlich nur eine Untervermietung von Zimmern war. Zum Strand mußte man wenigstens nicht die Straße überqueren.

In **Torreblanca** war ich in einer Pension.

In **La Seu d'Urgell** war ich in einer Pension.

In **Nailloux** war ich in einer Pension.

In **La Fouillade** habe ich eine Pension gefunden.

In **Saint Jacques des Blats** habe ich Hotel gefunden. Ich hätte besser weiterfahren sollen. Am nächsten Tag regnete es bei der Abfahrt...

In **Ris-Gare** habe ich gerade noch vor dem nächsten Regen ein Hotel gefunden.

In **Autun** ging es in ein Hotel.

In **Langres** ging es in das teuerste Hotel der Reise.

In **Pagny-sur-Moselle (Vandières)** gibt es eine Pension, die ihre besten Tage auch schon hinter sich hat. Die Ausstattung erinnert eher an eine Jugendherberge.

Da **Wintrich** an der Mosel liegt, ist es kein Problem dort eine Unterkunft zu finden. Viele Winzer bieten Gästezimmer an.

An Fährkosten ist diesmal nicht viel angefallen.

Iberia 2014			
		Verbindung	Euro
Mi	30.06.2014	Lissabon - Barreiro	2,9
Di	01.07.2014	Setúbal - Tróia	3,0
Di	03.07.2014	Vila Real de Santo Antonio - Ayamonte	3,0
Di	04.07.2014	El Puerto de Santa María - Cádiz	2,6
Σ			11,5

Abbildung 162: Fährkosten während der Reise

Endversion	Ort	Art	Kosten (Euro)	Frühstück	Einzelzimmer
Sa.	14.06.2014 Leverkusen - Bourseigne Vieille	Hotel	65,0	+	+
So	15.06.2014 Bourseigne Vieille - Reims	Jugendherberge	20,0	+	-
Mo	16.06.2014 Reims - Saint Florentin	Hotel	55,0	+	+
Di	17.06.2014 Saint Florentin - La Châtre	Hotel	46,0	+	+
Mi	18.06.2014 La Châtre - Le Châtenet-en-Dognon	Gästezimmer	40,0	+	+
Do	19.06.2014 Le Châtenet-en-Dognon - Bergerac	Hotel	52,0	-	+
Fr	20.06.2014 Bergerac - Mont-de-Marsan	Hotel	39,0	-	+
Sa	21.06.2014 Mont-de-Marsan - Irún	Jugendherberge	22,3	+	-
So	22.06.2014 Irún - Portugalete	Pension/Hostal	25,0	-	+
Mo	23.06.2014 Portugalete - Colombres	Pension/Hostal	12,0	-	+
Di	24.06.2014 Colombres - Muros de Nalón	Jugendherberge	16,0	-	-
Mi	25.06.2014 Muros de Nalón - Abadín	Hotel	27,0	-	+
Do	26.06.2014 Abadín - Santiago de Compostela	Hotel	40,0	-	+
Fr	27.06.2014 Santiago de Compostela - Vila Praia de Âncora	Ferienwohnung	35,0	-	+
Sa	28.06.2014 Vila Praia de Âncora - Aveiro	Hotel	45,0	+	+
So	29.06.2014 Aveiro - Rio Maior	Hotel	25,0	+	+
Mo	30.06.2014 Rio Maior - Setúbal	Hotel	30,0	+	+
Di	01.07.2014 Setúbal - Odeceixe	Pension/Hostal	25,0	+	+
Mi	02.07.2014 Odeceixe - Monte Gordo	Hotel	50,0	+	+
Do	03.07.2014 Monte Gordo - Sanlúcar la Mayor	Pension/Hostal	29,0	-	+
Fr	04.07.2014 Sanlúcar la Mayor - Cádiz	Pension/Hostal	45,0	-	+
Sa	05.07.2014 Cádiz - Gibraltar	Jugendherberge	21,0	-	-
So	06.07.2014 Gibraltar	Jugendherberge	21,0	-	-
Mo	07.07.2014 Gibraltar - Nerja	Pension/Hostal	25,0	-	+
Di	08.07.2014 Nerja - Roquetas				
Mi	09.07.2014 Roquetas - Mojácar Playa	Pension/Hostal	25,0	-	+
Do	10.07.2014 Mojácar Playa - Orihuela	Pension/Hostal	22,0	-	+
Fr	11.07.2014 Orihuela - Tavernes Platja	Pension/Hostal	40,0	-	+
Sa	12.07.2014 Tavernes Platja - Torreblanca	Pension/Hostal	20,0	-	+
So	13.07.2014 Torreblanca - Salou				
Mo	14.07.2014 Salou - Barcelona				
Di	15.07.2014 Barcelona				
Mi	16.07.2014 Barcelona				
Do	17.07.2014 Barcelona - La Seu d'Urgell	Pension/Hostal	34,0	-	+
Fr	18.07.2014 La Seu d'Urgell - Nailloux	Hotel	48,0	-	+
Sa	19.07.2014 Nailloux - La Fouillade	Pension/Hostal	15,0	-	+
So	20.07.2014 La Fouillade - St. Jacques des Blats	Hotel	45,0	-	+
Mo	21.07.2014 St. Jacques des Blats - Ris-Gare	Pension/Hostal	25,0	-	+
Di	22.07.2014 Ris-Gare - Autun	Hotel	50,0	-	+
Mi	23.07.2014 Autun - Langres	Hotel	65,0	-	+
Do	24.07.2014 Langres - Pagny-sur-Moselle	Pension/Hostal	25,0	-	+
Fr	25.07.2014 Pagny-sur-Moselle - Wintrich	Gästezimmer	25,0	+	+
Sa	26.07.2014 Wintrich - Leverkusen				
Σ			1.184		

Abbildung 163: Übersicht über Unterkünfte während der Reise

In Spanien und Frankreich gibt es Frühstück erst recht spät, so daß man darauf verzichten oder ein Lunchpaket nehmen muß.

Die Mitgliedschaft im Deutschen Jugendherbergswerk kostet 21 Euro (gemeinnützig, daher von der Steuer absetzbar!).

4. Weitere Aspekte

Das Projekt konnte wie erwartet durchgeführt werden. Größere Probleme traten nicht auf.

Im einzelnen sind folgende Punkte näher zu erläutern:

4.1. Planung und Orientierung

Die Planung wurde wieder mit **GoogleMaps** durchgeführt. Die vorhandenen Karten wurden mitgenommen, 6 regionale Straßenkarten von Frankreich, Spanien und Portugal (~50 €) wurden neu gekauft. Leider bekommt man viele Regionen nur in schlechter Auflösung. Andalusien und andere Gegenden erhält man nur im Maßstab 1:400 000. Da ist vieles nicht abgebildet.

Zusätzlich zu den Karten wurde diesmal auch High-Tech eingesetzt. Mit der Anwendung OSMAND (Open Source Mobile Android Navigations Dingsda) konnte ich die gesamte Karte der bereisten Gegend im Handy ansehen. Das ist sehr hilfreich, wenn die Auflösung der herkömmlichen Karten unzureichend ist. Da die Ausschilderung in Spanien und Portugal meistens schlecht ist, hilft so eine hochauflösende digitale Karte sehr. Man kann OSMAND auch als Navigationsgerät nutzen, wenn man die GPS-Ortung aktiviert. Das hält der Akku aber nicht lange durch. Daher ist OSMAND meistens nur als Karte für unklare Situationen genutzt worden. Da die Welt heutzutage noch größer ist, als der Inhalt einer Speicherkarte fassen kann, muß man vor Beginn der Tour die nötigen Karten herunterladen und nicht benötigte löschen, um Platz für die neuen zu schaffen. Das ist aber nicht schlimm, weil man jede Region der Welt so oft herunterladen kann, wie man möchte. Das kostet einmalig 7 €. In der Testversion sind 10 Karten kostenfrei erhältlich.

Einige Strecken sind ausschließlich mit Osmand und ohne Karte zurückgelegt worden (z.B. von Leiria nach Alenquer).

Leider kennt OSMAND nicht alle Straßennamen. Das ist natürlich blöd, wenn es ausgerechnet die Straße ist, die man sucht. Weiterhin sind auch Unterkünfte in den Points of Interest eingetragen. Diese Liste ist nicht vollständig, zeigt aber, wo man etwas finden könnte.

Wenn man dann nach der Reise nicht mehr weiß, wo welches Foto aufgenommen worden ist, kann man auf Google Street View die Strecke noch mal genau ansehen. Ganz interessant!

4.2. Technik und Ausrüstung

Nach den vielen Platten der letzten Reise wurde hier nun stark aufgerüstet. Das Hinterrad hat nun einen Reifen mit Kevlar-Einlage (Vectran von Continental). Der Reifen ist mit 62 € nicht ganz billig. Vorne wurde ein Pannenstopreifen aus dem Baumarkt aufgezogen, der mit 18 € wesentlich preisgünstiger ist.

Es gab dennoch einen Platten am Hinterrad. Der Schlauch hatte schon 5 Flicken, von denen einer nicht mehr dicht war. Was hilft der beste Reifen, wenn der Schlauch nicht mehr optimal ist?

4.3. Gesundheit und Kondition

Hornhautbildung, **Abschürfungen** und Schwellungen am Gesäß sind ganz normal und müssen eben hingenommen werden.

Sonnenbrand kann durch regelmäßiges Eincremen mit Sonnenschutzmilch weitgehend vermieden werden. Aber gerade an den ersten Tagen der Reise hat die Sonne doch ganz schön gebrannt. Vielleicht war die Sonnencreme zu schwach?

Die **Kondition** des Fahrers ist für den Streckenerfolg mit ausschlaggebend. Eine ausreichende Flüssigkeitsversorgung ist unumgänglich, um Dehydrierung, Demineralisation und auch Demoralisierung zu verhindern. Dazu eignen sich Bier, Wasser, Cola und auch Milch. Als Ergänzung kann man auch noch Energiegetränke nutzen.

Zum ersten Mal während einer Radtour gab es auch Halsschmerzen. Der Regen in Viana hatte sich am nächsten Tag mit Halsschmerzen unangenehm bemerkbar gemacht. Zum Glück war es nicht schlimm.

Pausentage sollten auch eingeplant werden. Es gab aber nur einen Tag Pause in Gibraltar und zwei in Barcelona.

4.4. Wetter

Das Wetter war insgesamt gesehen optimal. Obwohl es etwas Regen auf dem Rückweg im Zentralmassiv gab, war das Wetter bestens. Ein Portugiese in Setúbal meinte, daß der Sommer dieses Jahr 10 °C zu kalt sei. Gut zum Radfahren! Die mittelmeertypischen Temperaturen sind ja nicht so sehr geeignet.

4.5. Länderspezifische Anmerkungen

Anmerkungen zu Deutschland:

Von Leverkusen bis Jülich ist die Landschaft vor allem vom Braunkohlebergbau geprägt. Westlich davon wird es hügelig. An der Mosel sieht alles gleich aus. Nur Wein! Und am Rhein fragt sich jeder, warum es dort so schön ist...

Anmerkungen zu Belgien:

Die Ardennen sind tatsächlich sehr hübsch. Viele tiefe Schluchten wechseln sich mit sanften Hügeln ab. Es sieht eben ganz anders aus als Flandern.

Anmerkungen zur Frankreich:

Frankreich wird immer verschlafener. In den Innenstädten werden die Geschäfte nun schon ab 19.00 h geschlossen und selbst größere Supermärkte machen Mittagspause. Interessant ist auch, daß man bei den Hotelpreisen feilschen muß. Die Preise hängen vor dem Eingang aus. Um sie nicht ständig zu ändern, werden also die Höchstpreise angegeben. Das schreckt zunächst ab. In Autun lief es folgendermaßen ab. Im Aushang waren 75 € pro Nacht gefordert. Das Hotel gegenüber sah etwas günstiger aus. Ein Passant sagte mir, daß das Hotel nicht mehr geöffnet sei, er selbst aber der Chef des Hotels mit den 75 € pro Nacht sei. Da ich sagte, daß das zuviel sei, fragte er einfach, wieviel ich denn bereit wäre zu zahlen. Als ich 50 € angab, führte er mich zur Rezeption und sagte dort, daß ich das Zimmer für 50 € bekomme. In St. Jacques-des-Blats wollte man 55 €. Als ich mich dann auf den Weg machen wollte, waren 45 € auch ausreichend. Alles sehr seltsam. Das funktioniert aber nicht am Wochenende, weil dann alles belegt ist. Freitag und Samstag ist die Suche eben etwas schwieriger.

Anmerkungen zu Spanien:

Spanien ist nun einmal ein Bergland. Das sollte man immer bedenken. Beachtlich ist auch, daß die Hotelpreise nicht so hoch wie erwartet waren. Wohl eine Folge der dortigen Wirtschaftskrise.

Anmerkungen zu Portugal:

In Spanien und Portugal stehen öfters Autos auf dem Seitenstreifen und stören damit die Radfahrer. Bei genauem Hinsehen zeigt sich, daß die Fahrer telefonieren. In Deutschland wäre es natürlich undenkbar, die Fahrt wegen eines Telefonats zu unterbrechen. Entweder sind die

Südländer nicht multitaskingfähig oder das Telefonieren während der Fahrt wird tatsächlich bestraft.

Anmerkungen zu **Gibraltar**:

Hier ist mal nicht alles anders. Die Gibraltarianer haben vieles aus Spanien übernommen. Die Autos fahren rechts, was sehr sinnvoll ist. Aber die Uhren werden nicht nach Londoner Zeit gestellt, sondern nach der Görlitzer. Die meisten Leute in Gibraltar hört man spanisch sprechen. Es scheint, daß sich die Eingeborenen durchaus als Spanier fühlen, nur eben nicht im Spanischen Staat leben wollen. Natürlich muß man eigene Gibraltarpfund haben, eigene Banknoten und Münzen. Normale britische Pfund sind aber auch im Umlauf. Und es gibt das traditionelle britische Frühstück... Die Läden schließen alle spätestens 20.00 h.

Anmerkungen zu **Andorra**:

Wozu gibt es Andorra überhaupt? Damit die Südländer billig Schnaps, Zigaretten und Sprit einkaufen können. In den Supermärkten gibt es daher 2 L Flaschen Whiskey, und das halbe polnische Wódka-Sortiment ist ebenfalls zu polnischen Preisen erhältlich. Beachtlich ist auch, daß es selbst Haribo-Gummi in Großpackungen mit in Deutschland unbekannten Formen gibt. Andorra hat einen sehr seltsamen Status. Staatsoberhaupt ist zu jeweils der Hälfte der französische Präsident und der Bischof von Urgell. Es ist nicht richtig in der EU, es gibt noch Grenzübergänge und Zollschränken, die Handytarife zeigen auch, daß es außerhalb der EU liegt. Es gilt aber der Euro, und es soll jetzt auch schon andorranische Euromünzen geben. Allerdings so wenige, daß man sie in den Supermärkten nicht bekommt.

Anmerkungen zu **Luxemburg**:

An der Mosel sieht es auch nicht anders aus als in Frankreich oder Deutschland.

5.Ausblick

Was bleibt in Europa noch übrig? Irland, Island, Faröer usw. fehlen noch, sind aber doch recht abgelegen. Besser erreichbar sind da Serbien, Montenegro, Bosnien-Herzegovina und das Kosovo. Diese Länder überschneiden sich aber mit einigen bereits gefahrenen Touren. Weiter östlich wäre dann noch die Krim zu erkunden, was auch wieder mehr als 6.000 km erfordert (besser von Cottbus aus zu machen). Da das jetzt Krisengebiet ist, kommt es auch nicht mehr in Frage.

Natürlich könnte man auch eine abgespeckte Tour bis Kiew machen, von dort in die Dobrudscha und dann die Donau flußaufwärts. Was tun?

6. Entfernung und Zeiten

Iberia 2014		Entfernung [km]	Summe	Abfahrt	Ankunft	100-km-Zeit [h]	Netto-Zeit [h]	Brutto-Zeit [h]	Nettoschnitt [km/h]	Bruttoschnitt [km/h]
Sa	14.06.2014 Leverkusen - Bourseigne Vieille	253	253	4:25	21:50	6:10	15:30	17:25	16,3	14,5
So	15.06.2014 Bourseigne Vieille - Reims	137	390	6:35	17:00	7:40	08:45	10:25	15,7	13,2
Mo	16.06.2014 Reims - Saint Florentin	181	571	6:50	18:05	6:20	09:35	11:15	18,9	16,1
Di	17.06.2014 Saint Florentin - La Chatre	243	814	6:15	21:05	7:15	13:30	14:50	18,0	16,4
Mi	18.06.2014 La Chatre - Le Châtenet-en-Dognor	118	932	7:45	17:30	8:10	08:05	09:45	14,6	12,1
Do	19.06.2014 Le Châtenet-en-Dognon - Bergerac	182	1.114	6:50	19:20	7:05	10:30	12:30	17,3	14,6
Fr	20.06.2014 Bergerac - Mont-de-Marsan	169	1.283	6:10	16:50	6:40	08:50	10:40	19,1	15,8
Sa	21.06.2014 Mont-de-Marsan - Irún	163	1.446	6:30	17:00	6:20	09:10	10:30	17,8	15,5
So	22.06.2014 Irún - Portugalete	164	1.610	6:15	18:00	7:30	10:00	11:45	16,4	14,0
Mo	23.06.2014 Portugalete - Colombres	172	1.782	6:30	19:00	7:30	10:45	12:30	16,0	13,8
Di	24.06.2014 Colombres - Muros de Nalón	168	1.950	6:40	18:35	7:15	10:25	11:55	16,1	14,1
Mi	25.06.2014 Muros de Nalón - Abadín	160	2.110	6:35	18:50	7:30	10:45	12:15	14,9	13,1
Do	26.06.2014 Abadín - Santiago de Compostela	123	2.233	6:50	15:30	6:40	07:40	08:40	16,0	14,2
Fr	27.06.2014 Santiago de C. - V. P. de Âncora	167	2.400	7:30	19:05	6:45	09:50	11:35	17,0	14,4
Sa	28.06.2014 Vila Praia de Âncora - Aveiro	170	2.570	6:40	18:40	7:00	10:05	12:00	16,9	14,2
So	29.06.2014 Aveiro - Rio Maior	172	2.742	6:20	17:35	6:10	09:40	11:15	17,8	15,3
Mo	30.06.2014 Rio Maior - Setúbal	125	2.867	7:50	18:10		07:30	10:20	16,7	12,1
Di	01.07.2014 Setúbal - Odeceixe	149	3.016	6:45	17:35		08:20	10:50	17,9	13,8
Mi	02.07.2014 Odeceixe - Monte Gordo	215	3.231	6:40	19:50	6:40	11:55	13:10	18,0	16,3
Do	03.07.2014 Monte Gordo - Sanlúcar la Mayor	135	3.366	7:40	17:25		07:35	09:45	17,8	13,8
Fr	04.07.2014 Sanlúcar la Mayor - Cádiz	150	3.516	7:25	18:35	6:45	08:25	11:10	17,8	13,4
Sa	05.07.2014 Cádiz - Gibraltar	151	3.667	6:30	17:35	6:40	09:10	11:05	16,5	13,6
So	06.07.2014 Gibraltar		3.667							
Mo	07.07.2014 Gibraltar - Nerja	191	3.858	6:25	19:10	6:10	10:25	12:45	18,3	15,0
Di	08.07.2014 Nerja - Roquetas	155	4.013	6:50	19:30	8:35	10:50	12:40	14,3	12,2
Mi	09.07.2014 Roquetas - Mojácar Playa	143	4.156	7:10	19:45	9:15	10:35	12:35	13,5	11,4
Do	10.07.2014 Mojácar Playa - Orihuela	171	4.327	6:35	19:30	8:20	10:25	12:55	16,4	13,2
Fr	11.07.2014 Orihuela - Távernes Platja	203	4.530	6:15	20:30	7:05	11:55	14:15	17,0	14,2
Sa	12.07.2014 Távernes Platja - Torreblanca	167	4.697	6:45	19:00	7:15	09:40	12:15	17,3	13,6
So	13.07.2014 Torreblanca - Salou	151	4.848	6:55	18:30	7:15	08:10	11:35	18,5	13,0
Mo	14.07.2014 Salou - Barcelona	128	4.976	11:20	21:50	7:55	07:55	10:30	16,2	12,2
Di	15.07.2014 Barcelona		4.976							
Mi	16.07.2014 Barcelona		4.976							
Do	17.07.2014 Barcelona - La Seu d'Urgell	189	5.165	5:55	20:10	7:25	11:15	14:15	16,8	13,3
Fr	18.07.2014 La Seu d'Urgell - Nailloux	183	5.348	6:00	20:30	9:30	11:55	14:30	15,4	12,6
Sa	19.07.2014 Nailloux - La Fouillade	138	5.486	7:55	19:35	8:10	09:30	11:40	14,5	11,8
So	20.07.2014 La Fouillade - St. Jacques des Blats	151	5.637	6:55	19:15	7:55	10:20	12:20	14,6	12,2
Mo	21.07.2014 St. Jacques des Blats - Ris-Gare	164	5.801	7:20	19:10	6:30	09:50	11:50	16,7	13,9
Di	22.07.2014 Ris-Gare - Autun	162	5.963	6:25	18:20	7:00	10:25	11:55	15,6	13,6
Mi	23.07.2014 Autun - Langres	162	6.125	6:05	19:00	7:00	10:50	12:55	15,0	12,5
Do	24.07.2014 Langres - Pagny-sur-Moselle	153	6.278	6:00	18:15	8:20	10:25	12:15	14,7	12,5
Fr	25.07.2014 Pagny-sur-Moselle - Wintrich	190	6.468	6:05	19:30	6:55	11:00	13:25	17,3	14,2
Sa	26.07.2014 Wintrich - Leverkusen	250	6.718	5:50	22:40	6:30	14:45	16:50	16,9	14,9
So	27.07.2014		6.718							
		6.718	6.718				406:10:00	487:00:00	16,5	13,8

Abbildung 164: Entfernung und Zeiten

Es ergibt sich eine tägliche Durchschnittsleistung von 156 km/d. Bezogen auf die Radtage liegt der Durchschnitt bei 168 km/d.

Eine andere Frage ist, ob mit zunehmendem Alter die Durchschnittsgeschwindigkeit nachlässt. Auch hier geben die letzten 9 Touren Aufschluß. Wie man erkennt, sieht man einen deutlichen Abfall. Entweder sind die spanischen Berge stressiger als norwegische Fjorde oder ich war nicht in Form...

Interessant ist noch die Frage, ob Mehrtagesradtouren schlank machen oder nur den Appetit erhöhen. Der Vergleich der letzten 9 Touren gibt hier Aufschluß. Offensichtlich wird hier wieder der bekannte Jojo-Effekt.

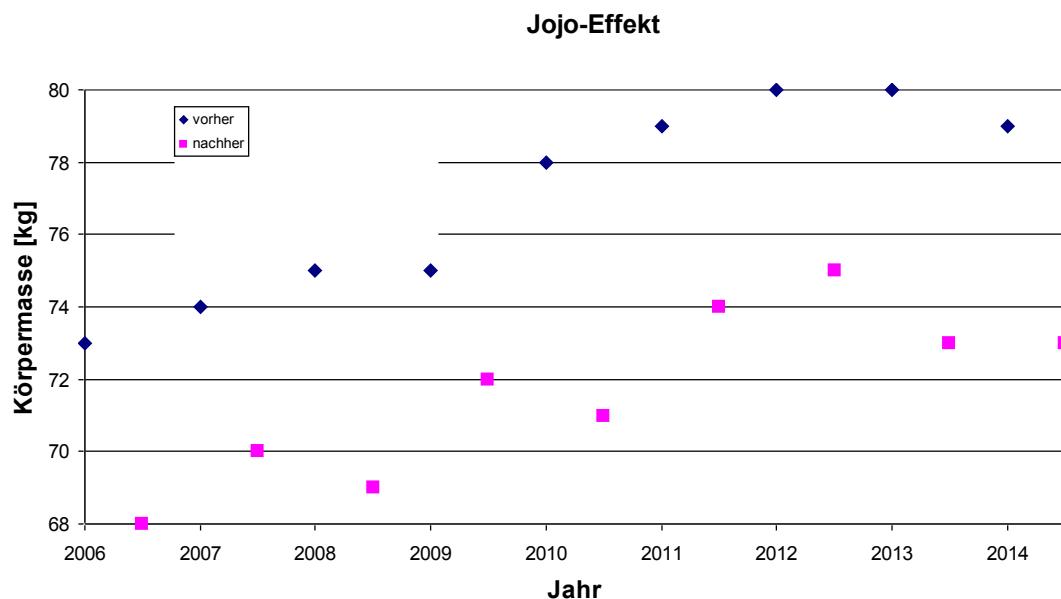


Abbildung 165: Vergleich Körpergewicht vor und nach Radtour

Jahr	Nettoschnitt [km/h]	Bruttoschnitt [km/h]
2006	18,8	14,5
2007		14,7
2008	19,1	14,9
2009	17,3	13,9
2010	17,9	14,0
2011	17,4	13,9
2012	17,2	14,1
2013	17,7	14,6
2014	16,5	13,8

Abbildung 166: Vergleich der Geschwindigkeitsdurchschnittswerte der letzten 9 Jahre

Kilometerverteilung nach Ländern	
Deutschland	410
Belgien	179
Frankreich	2.309
Spanien	2.856
Portugal	875
Gibraltar	3
Andorra	48
Luxemburg	38
Σ	6.718

Massenbilanz:		
Rad:	20	kg
Gepäck (netto):	17	kg
volle Tankfüllung:	5	kg
Fahrer:	73	kg nach Rückkehr (79 davor)
Σ	115	kg

Abbildung 167: Kilometerverteilung nach Ländern Abbildung 168: Massenbilanz